VIA Rail Canada

Aperçu du Plan d'entreprise 2013 – 2017

et

Budgets d'immobilisations et d'exploitation de 2013

le 27 septembre, 2013

TABLE DES MATIÈRES

				Page
	SOMMAIRE			v
1.	**MANDAT**			1
2.	**PROFIL DE LA SOCIÉTÉ**			1
	2.1	Contexte		1
	2.2	Réseau de services ferroviaires de VIA		1
	2.3	Infrastructure ferroviaire de VIA		2
	2.4	Gare et installations d'entretien		3
	2.5	Structure organisationnelle de VIA		3
	2.6	Plan de gestion de VIA		4
	2.7	Rendement financier passé de VIA		4
	2.8	Sécurité		5
3.	**CONSIDÉRATIONS D'ORDRE STRATÉGIQUE**			5
	3.1	Améliorations de productivité		5
	3.2	Rationalisation des services ferroviaires		6
	3.3	Fonds de renouvellement des actifs		6
	3.4	Relations de travail		7
4.	**EXERCICE EN COURS (2012)**			7
	4.1	Contexte commercial actuel et climat de l'industrie des voyages		7
	4.2	Concurrence avec d'autres modes de transport		8
	4.3	Performance d'exploitation en 2012		8
	4.4	Dépenses en immobilisations en 2012		10
5.	**APERÇU DU BUDGET D'EXPLOITATION 2013-2017**			10
	5.1	Produits		11
		5.1.1	Nouvelles fréquences dans le Corridor	11
		5.1.2.	Développements de terrain	12
		5.1.3	Retranchement de propriétés	12
	5.2	Charges		12
		5.2.1	Cotisations de retraite	12
		5.2.2	Carburant	13
		5.2.3	Frais au titre de l'Accord de service des trains	13

	5.3	Initiatives de productivité		13
		5.3.1	Augmentation du trafic et des produits	13
		5.3.2	Gestion des dépenses de rémunération	14
		5.3.3	Autres initiatives d'exploitation	14
		5.3.4	Avantages découlant des investissements en immobilisations : infrastructure	14
6.	**FINANCEMENT D'IMMOBILISATION ENTRE 2013 ET 2017**			15
	6.1	Budget d'immobilisations		15
	6.2	Matériel roulant		15
		6.2.1	Remise à neuf de voitures LRC	15
		6.2.2	Modernisation des voitures Transcontinental en acier inoxydable (HEP 1)	16
		6.2.3	Voitures Renaissance – Améliorations liées à l'accessibilité et autres modifications	16
		6.2.4	Autorails	17
	6.3	Infrastructure		17
		6.3.1	Montréal – Ottawa – Toronto	18
		6.3.2	Ottawa – Brockville	18
		6.3.3	Brockville – Toronto	18
		6.3.4	Toronto – London (voie principale Guelph-North)	19
		6.3.5	Autres immobilisations	19
7.	**DÉFIS**			19
	7.1	Cotisations aux régimes de retraite		20
	7.2	Produits voyageurs		20
	7.3	Dépassement du déficit d'exploitation de 2013-2017 comparativement aux valeurs de référence		21
	7.4	Les projets de remise à neuf du matériel roulant ne peuvent être exécutés avec le financement disponible		21
	7.5	Financement d'immobilisation insuffisant pour la période 2013-2017		21
	7.6	Fluctuations du prix du carburant		22
	7.7	Planification de la relève et rémunération		22
	7.8	Infrastructure		23
		7.8.1	Coûts et suffisance de l'accès aux voies	23
		7.8.2	Abandon de service	23
		7.8.3	Condition de l'infrastructure des chemins de fer secondaires	23
8.	**FACTEURS DE FINANCEMENT**			24
	8.1	Exploitation, retraite et immobilisations		24
9.	**APPROBATIONS PARTICULIÈRES DEMANDÉES**			24
	TABLEAUX FINANCIERS			25

SOMMAIRE

Contexte

VIA Rail Canada exploite le réseau ferroviaire voyageurs national au nom du Gouvernement du Canada. Les objectifs de la société sont de fournir et de gérer un service ferroviaire voyageurs à la fois sûr, efficace et fiable au Canada. Les plans et le financement de VIA sont approuvés par le Conseil du Trésor du Canada, par l'entremise du plan d'entreprise annuel de VIA.

Performance d'exploitation en 2012

Les revenus voyageurs de VIA ont diminué depuis les années 2010 et 2011, dû en grande partie au faible volume de voyageurs faisant usage du service ferroviaire sur le Corridor Québec – Windsor (Corridor) de VIA et au faibles rendements (recettes par voyageur-mille payant). En 2012, la société affichait des produits voyageurs de 257,4 millions de dollars, ce qui représente une diminution de 8 millions de dollars comparativement à l'année précédente. En plus des revenus voyageurs, VIA affichait pour 2012 19,5 millions de dollars en revenus non voyageurs, soit une légère augmentation des revenus non voyageurs de 17,4 millions de dollars, comparativement à 2011.

En 2012, le total des charges d'exploitation s'élevait à 556 millions de dollars, incluant les coûts liés aux retraites de 70,2 millions de dollars. En 2012, les charges d'exploitation ont connu une hausse de 12,3 millions de dollars comparativement à l'année 2011. Des coûts liés aux retraites, plus élevées de 26,1 millions de dollars, comparativement à 2011, sont venus compenser la diminution de 13,8 millions de dollars des autres charges d'exploitation. Les autres charges d'exploitation ont diminué grâce aux améliorations de la productivité et à la diminution du volume passager.

Exigences d'exploitation du Plan de 2013-2017

VIA a proposé plusieurs améliorations de l'efficacité, ce qui entraîne des économies de 5 à 10 % quant au niveau de financement d'exploitation de référence de 2011-2012. Ces propositions peuvent être séparées en deux catégories distinctes : les améliorations de l'efficacité, qui permettront de réaliser des économies annuelles de 8,8 millions de dollars en 2014-2015; et les réductions de services qui permettront de réaliser des économies de 10,8 millions de dollars en 2014-2015. Les propositions de VIA ont été acceptées en grande majorité; les niveaux de financement de la société ont été diminués de 5,1 millions de dollars lors de l'exercice financier (EF) 2012-2013, de 15,1 millions de dollars lors de l'EF 2013-2014 et de 19,6 millions de dollars lors de l'EF 2014-2015, et au-delà.

De plus, comme il a été présenté initialement dans le plan d'entreprise de 2011-2015, puis révisé dans celui de 2012-2016, VIA a élaboré une nouvelle stratégie d'exploitation qui permettra d'améliorer les produits et de réduire le déficit d'exploitation de la société. Cette stratégie permettra d'accroître la fréquence des trains et d'optimiser leur horaire dans le trajet Québec, Montréal, Ottawa et Toronto. Elle sera rendue possible grâce à un investissement en immobilisations de 923 millions de dollars du gouvernement du Canada. VIA a déjà mis en œuvre

certains éléments de cette initiative. Les modifications du service ferroviaire ont été entreprises en juillet 2012; elles sont entrées en vigueur à la fin du mois d'octobre.

VIA a également mis en œuvre une série d'améliorations touchant la productivité qui visent à réduire le déficit d'exploitation en se concentrant sur quatre aspects principaux : la circulation et l'accroissement des produits; la gestion de la rémunération; les optimisations en matière d'exploitation et d'entretien; et les avantages des investissements en immobilisations.

Malgré le lancement de ces projets, VIA prévoit subir un déficit de financement au cours de la période 2013-2017 dû aux coûts liés aux retraites et au déficit d'exploitation.

Dépenses en immobilisations en 2012

Le gouvernement a annoncé précédemment deux allocations de financement distinctes pour VIA. Celles-ci totalisent 923 millions de dollars, dont 903 millions de dollars pour les projets en immobilisation et 20 millions de dollars de financement d'exploitation pour les révisions du matériel roulant et les remises en état (PDRE). La première allocation de 516 millions de dollars a été versée en 2007 et a servi à financer des projets de révisions de matériel roulant et d'infrastructure d'envergure. La deuxième allocation de 407 millions de dollars, qui se composait de financement provenant du Plan d'action économique, a été soumise en 2009 pour une période de trois ans, se terminant en mars 2012. Le financement d'immobilisations visait à moderniser le matériel roulant de VIA, à rénover les stations et à améliorer l'infrastructure du corridor Québec – Windsor afin de permettre à VIA d'augmenter la fréquence des trains, de réduire les temps de déplacement et d'améliorer la fiabilité.

En 2012, les dépenses en immobilisation de VIA ont été de 170,4 millions de dollars, dont 49,1 millions de dollars consacrés à des projets de matériel roulant, 70 millions de dollars pour des projets d'infrastructure et 51,3 millions de dollars pour d'autres projets. Le reste de l'affectation en immobilisations prévue aux budgets précédents est déjà entièrement répartie et sera entièrement dépensée lors de l'EF 2014-2015.

Exigences d'exploitation du Plan de 2013-2017

Les besoins en immobilisations de VIA pour la période de planification 2013-2017 sont prévus à 443,4 millions de dollars. Au cours de la période visée par le plan, le financement des immobilisations approuvé par l'État sera dépensé sur les projets d'immobilisations d'envergure décrits aux sections 6.2 et 6.3 du présent plan d'entreprise, ainsi que sur certains projets d'immobilisations de « maintien en bon état » décrits à la section 6.3.5. Le fonds de renouvellement des actifs VIA sert à financer les investissements restants à la station Union de Toronto ainsi que les améliorations de l'équipement pour 14,1 millions de dollars.

Il est important de mentionner que VIA a besoin de financement d'immobilisations continu afin de remplir son mandat et de conserver ses actifs d'immobilisations. VIA continuera de travailler de concert avec Transports Canada et les organismes centraux pour satisfaire ces exigences de financement.

Risques importants et stratégies d'atténuation

Cette section présente un sommaire de certains des risques les plus importants au cours de la période de planification. La section 7 de ce plan présente une évaluation complète des risques ainsi qu'une liste des mesures d'atténuation.

VIA ne peut financer les coûts du régime de retraite vu le niveau de référence du financement d'exploitation. Le déficit en financement accumulé du régime des retraites de VIA au cours de la période de planification est de 295 millions de dollars. Un certain nombre de modifications à la structure des régimes des employés syndiqués et non syndiqués seront apportées pour réduire les contributions de service actuelles de la part de VIA. Ces mesures d'atténuation comprennent la diminution des coûts administratifs, l'élimination du consentement automatique permettant aux employés quittant l'organisation avant l'âge de 55 ans de réclamer la valeur totale des cotisations de l'employé et de la société au fonds de retraite et l'augmentation des cotisations des employés. D'autres mesures d'atténuation sont en cours d'évaluation par la société.

Détérioration du marché des voyages et amélioration de l'offre des concurrents L'achalandage et les produits VIA dépendent de la santé du marché des voyages et sont influencés par la pression exercée par les modes de transports concurrents. À cet égard, VIA continuera à répondre aux besoins du marché en ajustant ses nouvelles stratégies de gestion des produits (allocation de sièges et ventes) et en établissant de nouveaux partenariats intermodaux nationaux, principalement avec les organismes offrant des services ferroviaires de banlieue, et avec des transporteurs aériens étrangers, pour étendre sa portée dans des marchés étrangers et diversifier son portefeuille d'organisateurs de voyages. VIA continuera aussi à tirer profit des investissements en technologies à bord et dans les gares, appliquer des stratégies marketing qui mettent en évidence les avantages du voyage sur rail et mettre l'accent sur une meilleure utilisation de son temps (Wi-Fi, absence de congestion routière, accès mobile).

Pour la période de planification, il est prévu que le déficit d'exploitation de VIA excède le niveau de référence de 582,1 millions de dollars. Des projets de productivité visant à réduire de 181 millions de dollars le financement d'exploitation nécessaire sont en cours de mise en œuvre pour la période de planification. VIA continue aussi à mettre en œuvre des projets de diversification des produits afin de réduire les écarts d'exploitation.

Exécution des projets relatifs au matériel roulant. Suite à la faillite de l'entrepreneur de VIA, IRSI, les projets de complétion de la modernisation Légère, Rapide, Confortable (LRC), des modifications Renaissance et remise à neuf des autorails ne seront ni terminés à temps ni dans les limites du budget. VIA a donc décidé d'achever certaines portions des projets de remise à neuf dans ses installations de Montréal, et de réactiver les installations d'IRSI à Moncton sous la supervision du syndic de faillite d'IRSI.

VIA a besoin de financement d'immobilisation au cours de cette période couverte par ce Plan d'entreprise. Le financement d'immobilisation est nécessaire pour compenser les besoins importants en matière de santé, de sécurité et de l'environnement. VIA utilisera le fonds de renouvellement des actifs (FRA) pour exécuter les modifications du projet d'installation du système de contrôle centralisé de la circulation (CCC) entre Ottawa et Brockville. Comme

indiqué, VIA examine des options avec Transports Canada pour trouver une solution à long terme visant à combler ses exigences en matière de financement d'immobilisation.

Abandon de service. Dans le passé, VIA a fait l'acquisition de voies ferrées sur lesquelles l'exploitation ferroviaire était à risque en raison de l'abandon de voies par leurs propriétaires. Sans accès au financement d'immobilisation permettant de s'approprier l'infrastructure nécessaire, l'abandon de service sur certaines sections de voies pourrait entraîner la suspension ou le réacheminement de l'exploitation de trains voyageurs. Le CN a annoncé qu'un tronçon de la subdivision Newcastle, par lequel passe le train VIA Montréal-Halifax, sera délaissé dans le cadre de son programme d'abandon. VIA a procédé à l'évaluation de l'impact d'un transfert de l'exploitation du service Montréal-Halifax à la voie principale du CN située entre Moncton et St-André.

VIA travaillera de concert avec Transports Canada pour élaborer une solution à long terme à son déficit d'exploitation. De plus, pour s'assurer que VIA dispose du financement d'immobilisations requis pour remplir son mandat, la Société travaillera de concert avec Transports Canada afin d'élaborer un plan d'immobilisations à long terme permettant de soutenir le réseau de services ferroviaires de VIA au-delà de 2013-2014.

1. MANDAT

VIA Rail Canada exploite un service ferroviaire voyageur intervilles, offrant le transport voyageur intervilles, ainsi les services ferroviaires régionaux et en régions éloignées. La société vise à offrir un service ferroviaire aux passagers sûr, efficace et fiable au Canada. VIA a le mandat d'exploiter son réseau grâce au financement correspondant par l'entremise de l'approbation de son plan d'entreprise annuel.

2. PROFIL DE LA SOCIÉTÉ

2.1 Contexte

VIA a vu le jour en 1977, comme filiale des Chemins de fer nationaux du Canada (CN). VIA est devenue une société de la Couronne en 1978, puis a été incorporée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. VIA n'a pas sa propre loi habilitante. VIA est une société de la Couronne de l'annexe III, section I, tributaire d'affectations budgétaires et n'est pas mandataire de Sa Majesté.

À la création de VIA, le matériel roulant nécessaire pour exploiter le service ferroviaire de passagers a été acquis du CN et du CP. Cependant, l'infrastructure ferroviaire appartient toujours au CN et au CP. VIA paie pour l'accès à l'infrastructure ferroviaire qui ne lui appartient pas (90 % des trains-milles parcourus).

2.2 Réseau de services ferroviaires de VIA

VIA exploite trois types de services distincts : les services intervilles dans le Corridor Québec – Windsor, les services transcontinentaux entre Toronto et Vancouver et entre Montréal et Halifax, ainsi que les services régionaux et dans les régions éloignées désignées par le gouvernement, où les autres moyens de transport sont limités.

VIA a décidé d'objectifs stratégiques pour ses trois catégories de services ferroviaires. Les marchés existants pour chacun des services ferroviaires, leur rendement financier et leur potentiel sont les facteurs qui ont été considérés au moment d'élaborer les objectifs résumés ci-dessous :

1. *Corridor :* Le marché des services ferroviaires du Corridor dure toute l'année; VIA pense que les services ferroviaires du Corridor pourraient être viables financièrement avec une affectation partielle (les produits voyageurs couvrant les salaires directs, le carburant, les frais d'accès aux voies, l'entretien de l'équipement, les coûts des gares, ainsi qu'une partie des coûts des services communs, mais pas des coûts liés aux retraites liés aux services passés, les coûts indirects de la société et l'amortissement). Pour la période de planification, VIA se concentrera sur l'amélioration du rendement financier des trains du Corridor, y compris l'amélioration des stratégies de gestion des produits, l'examen continu des coûts d'exploitation et l'augmentation du nombre de trains dans les principaux marchés pour atteindre ses objectifs de récupération des coûts.

2. *Services transcontinentaux* : Les marchés des deux services longs parcours de VIA, *le Canadien* et *l'Océan*, sont très saisonniers. *Le Canadien* attire les touristes, tant canadiens

qu'étrangers, durant la principale saison, c'est-à-dire de mai à octobre. Dans un climat économique plus favorable, *le Canadien* s'est révélé viable financièrement avec une affectation partielle. Hors-saison, la demande n'est pas suffisante pour justifier la fréquence des trains actuelle d'un point de vue commercial. C'est également vrai dans le cas de *l'Océan*, dont la récupération des coûts est faible même durant la principale saison et qui est en déclin continu en raison de la concurrence du voyage par la route ou les airs.

3. *Services régionaux et en régions éloignées :* Les services régionaux et en régions éloignées de VIA ne sont pas viables commercialement. Le rendement financier de ces services ferroviaires devrait diminuer durant la période de planification, car les produits voyageurs demeurent relativement constants et les coûts d'exploitation augmentent avec l'inflation. Aux endroits où les exploitants de chemins de fer de courte ligne possèdent l'infrastructure, le rendement et la fiabilité des trains se sont détériorés, et dans certains cas VIA a même dû suspendre entièrement le service. En avril 2011, VIA a cessé d'exploiter le service ferroviaire quotidien entre Victoria et Courtenay, sur l'île de Vancouver, et en août 2013, VIA a annoncé la suspension du service sur la péninsule gaspésienne. Dans les deux cas, l'état des infrastructures ferroviaires a mené à la suspension des services. Les propriétaires des infrastructures de ces deux services n'ont pas encore confirmé s'ils effectueront ou non les réparations nécessaires à l'exploitation sécuritaire du service ferroviaire voyageur.

2.3 Infrastructure ferroviaire de VIA

VIA a signé des ententes de services ferroviaires (ESF) avec les sociétés ferroviaires de marchandise de classe 1 et de courte ligne pour gérer son accès à l'infrastructure ferroviaire.

La propriété (trajet-milles) et l'exploitation (train-milles) du réseau de services ferroviaires de VIA se détaillent de la façon suivante :

	Trajet-milles					**Train-milles**			
	CN	CP	VIA	Courte ligne		CN	CP	VIA	Courte ligne
Corridor	*13 %*	*>1 %*	*2 %*	*2 %*		*52 %*	*2 %*	*10 %*	*6 %*
Transcontinental	*43 %*	-	-	-		*15 %*	-	-	-
Régional/régions éloignées – Est	-	*4 %*	-	*11 %*		-	*1 %*	-	*4 %*
Régional/régions éloignées – Ouest	*14 %*	-	-	*10 %*		*6 %*	-	-	*4 %*
	70 %	*4 %*	*2 %*	*24 %*		*72 %*	*4 %*	*10 %*	*14%*

Comme ce tableau le démontre, environ 24 % de l'infrastructure ferroviaire utilisée par VIA appartient aux exploitants de chemins de fer de courte ligne. Certains exploitants de chemins de fer de courte ligne n'ont pas toujours la capacité financière pour effectuer des investissements adéquats dans leur infrastructure ferroviaire pour permettre à VIA de maintenir la vitesse des trains de passagers. Cela fait en sorte que, depuis quelques années, certains des services ferroviaires régionaux de VIA sont beaucoup moins ponctuels qu'avant.

En ce qui concerne l'utilisation de l'infrastructure du CN, la croissance de la circulation des trains de transport de marchandises, ainsi que l'augmentation de la longueur des trains ont érodé la capacité des voies au fil des ans et nuisent à la ponctualité des services de Corridor et des services transcontinentaux de VIA. Ailleurs, le CN a réduit l'entretien des lignes qui ont connu une diminution considérable de la circulation des trains de transport de marchandises. Ces mesures ont entraîné une augmentation importante du temps de transport des trains de passagers, ce qui a nui au pouvoir concurrentiel de VIA. VIA a dû faire l'acquisition de parties de voie nécessaires pour maintenir ses opérations; il pourrait être nécessaire pour elle de procéder à d'autres acquisitions à l'avenir, pour éviter que certains horaires aient à changer.

Les investissements entrepris par VIA pour mettre à niveau son infrastructure ferroviaire et de signalisation ont permis d'accroître la capacité du Corridor, améliorant ainsi l'exploitation ferroviaire de passager et de marchandises et offrant la capacité d'accroître la circulation à l'avenir. VIA a profité de cette capacité accrue pour ajouter des trains sur les trajets les plus prometteurs du Corridor en décembre 2012 et entend modifier la fréquence des trains à nouveau en 2016.

2.4 Gare et installations d'entretien

L'entretien du matériel roulant de VIA est effectué dans des installations situées à Vancouver, Winnipeg, Toronto et Montréal. Ces installations effectuent l'entretien régulier, y compris les inspections, l'entretien courant et le nettoyage, ainsi que les activités d'entretien important et les rénovations. Le centre de maintenance de Montréal a été réorganisé en 2012 afin d'achever les projets d'accessibilité aux voitures LRC Affaires et Renaissance. En plus, les activités d'entretien courant des trains, incluant l'entretien léger et le nettoyage, sont également effectuées à Halifax, à Windsor, à Québec et à Ottawa, ainsi qu'à d'autres ateliers secondaires dans tout le pays.

Les deux gares les plus achalandées du réseau VIA sont la gare Union de Toronto et la gare Centrale de Montréal. Les installations de VIA dans ces deux gares sont louées. Dans la plupart des cas, l'entretien quotidien et à long terme de ces bâtiments loués incombe à VIA. Compris dans des programmes d'investissement de 923 millions de dollars et du financement d'immobilisations, VIA a investi dans toutes les gares du réseau. Grâce à ces investissements, VIA a construit de nouvelles gares et en a réparé d'autres qui en avaient grandement besoin, partout au Canada.

L'infrastructure de VIA comporte également deux bureaux de vente par téléphone (Montréal et Moncton) et six centres de ravitaillement au Canada, qui offrent de la nourriture, des boissons et des provisions pour les trains.

2.5 Structure organisationnelle de VIA

VIA est gouvernée par un conseil d'administration indépendant. Le président et chef de la direction de VIA et les membres du conseil d'administration sont nommés par le gouverneur en conseil, selon les recommandations du ministre des Transports.

Le conseil d'administration de VIA est responsable de superviser la direction stratégique et la gestion de la Société et de rapporter les activités de VIA au Parlement. La société et son conseil d'administration se sont engagés à appliquer les principes et les pratiques exemplaires de bonne

gouvernance. Tous les membres du conseil doivent signer un code d'éthique reflétant l'esprit et l'intention de la *Loi fédérale sur la responsabilité*, qui établit les normes de transparence et d'obligation de rendre des comptes, des cadres et des directeurs des sociétés de la Couronne.

Le conseil de direction a mis sur pied cinq comités pour l'assister dans ses fonctions de supervision. Voici un organigramme de la structure du conseil de direction de VIA. Les comités du conseil de direction comprennent le Comité des vérifications, risques et finances, le comité des ressources humaines, le comité des placements, le comité de gouvernance d'entreprise et le comité d'immobilier, de l'environnement et des principales immobilisations.

Le terme du président du conseil actuel vient à échéance le 8 décembre 2014. La réorganisation des cadres supérieurs qui a pris place en juin 2013 a engendré le réalignement des activités de planification commerciale et la séparation des activités de marketing et de ventes en deux parties. Le chef de la planification commerciale supervise la gestion des recettes et la tarification, la planification du réseau et le développement des ententes intermodales, tandis que le chef du marketing et des ventes supervise les communications du marketing, les ventes ainsi que la conception et la gestion des produits. Depuis le 1er juin 2013, VIA a sept fonctionnaires en chef qui relèvent directement du chef de la direction et qui sont nommés par un comité spécial du conseil de direction.

2.6 Plan de gestion de VIA

Le plan de gestion de VIA concrétise la vision, la mission et les principes directeurs de l'entreprise, qui constituent un cadre de comportement de la société et assurent que tous les employés comprennent la mission et les objectifs d'entreprise de VIA. Les indicateurs de performance clés sont liés aux objectifs de rendement et sont essentiels au suivi du rendement de VIA par activité et par région.

Les six indicateurs de performance clés :

1. Produits totaux par employé à temps plein
2. Assiduité des employés au travail
3. Produits voyageurs par siège-mille offert
4. Coûts directs par siège-mille offert
5. La ponctualité
6. Incidents ferroviaires par million de trains-milles

Ces indicateurs sont surveillés par le comité de gestion de VIA, et les résultats sont publiés tous les mois dans l'intranet de VIA et partagés avec le conseil de direction et tous les employés de VIA.

2.7 Rendement financier passé de VIA

Face aux réductions de financement de 1990, VIA a réagi proactivement en accroissant ses produits et en contrôlant ses dépenses. La récupération des coûts, qui mesure le rapport produits-coûts, s'est améliorée de 72 %, passant de 29 ¢ par voyageur-mille en 1990 à 50 ¢ en 2012. Au cours de la même période, VIA a doublé ses produits, absorbé l'inflation et maintenu ses dépenses au niveau de 1990 (à l'exclusion des coûts liés aux retraites). En même temps, VIA a

constamment amélioré la qualité de son service ferroviaire de passagers; en 2012, 46 % des voyageurs indiquaient que VIA avait dépassé leurs attentes et un autre 51 % indiquait que VIA avait comblé ses attentes.

2.8 Sécurité

VIA maintient un système de gestion de la sécurité (SGS), dont les rapports sont annuellement soumis auprès de Transports Canada. Le SGS VIA assure l'intégration de mesures de sécurité dans les activités quotidiennes. Il confirme la mise en place par VIA de procédés et de processus servant à identifier, mitiger et surveiller les risques; à rapporter et enregistrer les incidents et à assurer la prise de mesures correctives et préventives lorsque ceux-ci ont lieu. Depuis le lancement de ce système, VIA affiche un excellent rendement de sécurité. Le nombre d'incidents par million de train-milles, par exemple, est passé de 3,6 en 2009 à 1,3 en 2013.

Le système de gestion de la sécurité a récemment été passé en revue par des vérificateurs externes. Sept pratiques ont été évaluées et jugées adéquates. Il a été noté que la culture de sécurité est bien intégrée à tous les niveaux de la société.

VIA applique rigoureusement tous les règlements gouvernementaux en vigueur. VIA inspecte et entretien régulièrement toutes ses infrastructures. Les rails des voies principales sont soumis à des examens échographiques et géométriques, et une évaluation indépendante est effectuée chaque année. VIA a délaissé plus de 70 passages à niveau sur son réseau au cours de deux dernières années et a mis en place un programme de gestion des zones à risque élevé.

Le matériel roulant VIA est aussi soumis à de rigoureuses inspections. Un programme d'entretien régulier a été mi en place afin d'assurer la sécurité et la fiabilité du matériel. Les inspections visuelles et des freins ont lieu chaque jour, avant le premier départ de chaque train du Corridor et avant chaque départ d'une gare terminus pour les trains à long parcours, et une inspection complète en fosse est régulièrement effectuée.

Les employés VIA sont formés pour respecter les normes de sécurité les plus élevées et suivent régulièrement des cours de perfectionnement. Il y a en place un rigoureux programme de gestion du rendement, qui comprend le mentorat et les évaluations, et VIA procède en ce moment à l'installation de nouvelle technologie visant à réduire les chances d'erreur humaine dans la locomotive. De nouvelles commandes à sécurité intégrée ont déjà été installées et d'autres mesures de sécurité sont prévues.

3. CONSIDÉRATIONS D'ORDRE STRATÉGIQUE

3.1 Améliorations de productivité

Les projets d'amélioration de la productivité de VIA sont déjà en cours de mise en œuvre. Les employés y participent activement et les projets ont été bien reçus par le personnel de VIA. De plus, des projets ont été mis en œuvre visant l'émission automatique des billets, la gestion de l'assiduité et le système de facturation électronique de VIA. À compter de 2012 et également en 2013, de nouveaux systèmes informatiques (TI) seront mis en place pour automatiser les processus

d'affaires et réduire les coûts. Il est prévu que les économies dérivées des améliorations de la productivité atteignent 8,8 millions de dollars d'ici la fin de l'EF 2014-2015.

L'incidence sur les effectifs de VIA de la réduction du nombre d'ETP sera atténuée par le fait que VIA profitera le plus possible de la réduction naturelle des effectifs.

3.2 Rationalisation des services ferroviaires

À la fin du mois de juin 2012, VIA a annoncé une réduction des services transcontinentaux de l'Est et de l'Ouest, ainsi que la planification de la rationalisation des services des trajets dans le sud-ouest de l'Ontario (SOO) qui entreront en vigueur en octobre 2012 (certains trains ont été annulés pour le SOO à la fin du mois de juillet). Les conventions collectives de VIA exigent que la société informe les employés du syndicat Travailleurs canadiens de l'automobile (TCA) et la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada 90 et 120 jours respectivement avant un ajustement important des effectifs. Des délais dans la diffusion de ces avis aux employés ont entraîné une diminution de 6,5 millions de dollars à 5,1 millions de dollars les économies initialement prévues pour l'EF 2012-2013. En tout, les réductions de services ferroviaires que VIA a mis en œuvre en 2012 devraient permettre de générer des économies nettes (économies de coûts moins les pertes de revenus) de 10,8 millions de dollars en 2014-2015.

Sur l'île de Vancouver, l'interruption du service ferroviaire (décrite à la section 2.2) ne sera probablement pas résolue avant l'achèvement des réparations de l'infrastructure ferroviaire afin de garantir la sécurité et la ponctualité des trains. Un nouvel accord de services avec l'Island Corridor Foundation (propriétaire de l'infrastructure) et Southern Rail of Vancouver Island (SVI – le service ferroviaire qui entretien l'infrastructure) doit également être conclu. VIA, l'ICF et SVI négocient en ce moment les conditions de rétablissement de service.

3.3 Fonds de renouvellement des actifs

Le Fonds de renouvellement des actifs (FRA) consiste en des éléments d'actifs financiers gérés par le directeur de politique d'investissement de la politique d'investissement approuvée par le conseil de direction de VIA. Des vérificateurs externes examinent le FRA annuellement. Une décision du Conseil du Trésor stipule que VIA doit obtenir l'approbation du ministre du Transport et du président du Conseil du Trésor avant de pouvoir accéder aux fonds du FRA.

VIA a demandé, et récemment obtenu la permission, en janvier et en mars 2012, de retirer des fonds du FRA comme source supplémentaire de financement. Le FRA a été mis sur pied pour permettre à VIA de maintenir une source interne de financement pour compenser les manques à gagner de capitaux et les dépenses d'immobilisation inattendues (p. ex., pour faire l'acquisition de voies ou de propriétés abandonnées nécessaires au maintien de l'exploitation).

La position financière du FRA à la fin de l'année 2012 (voir le tableau 4 du présent plan) reflète les retraits pour des dépenses en immobilisation engagées qui ont été approuvées précédemment par le Conseil du Trésor, afin d'achever l'acquisition de l'ancienne subdivision Chatham de CN, d'entreprendre des modifications d'accessibilité du parc ferroviaire Renaissance mandatées par l'OTC et de poursuivre les travaux en cours de modernisation de la gare Union. Les revenus découlant de la vente des actifs en surplus, comme la gare de Lévis, cinq voitures-lits non

conformes, des composants excédentaires et divers déchets métalliques ont contribué à l'accroissement du FRA en 2012.

À compter du 1er janvier 2013, VIA ne verserait plus les produits de la vente de biens dans le FRA. À l'avenir, il se peut que les profits de la vente de biens doivent éventuellement être remis au Fonds consolidé de revenu du gouvernement. VIA prévoit la fin de tous les projets d'immobilisations en cours financés par le FRA d'ici le 31 décembre 2015, après quoi elle entend demander la fermeture du FRA, lorsque les fonds contenus auront été dépensés.

3.4 Relations du travail

VIA a récemment négocié une convention collective de trois ans avec les Travailleurs canadiens de l'automobile qui représentent les travailleurs à bord (autre que les mécaniciens de locomotive), le personnel fixe et le personnel d'atelier. La convention a été signée par les TCA fin juillet 2013.

L'autre convention collective majeure existe entre VIA et la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada qui représente les 326 mécaniciens de locomotive de VIA. Cet accord expire le 31 décembre 2014.

Avec l'adoption du projet de loi C-60, la *Loi sur le plan d'action économique de 2013*, au cours de la dernière législature, le Conseil du Trésor pourrait désormais contrôler et de manière plus active le mandat de négociation pour les conventions collectives. En effet, le projet de loi 60 confie au gouverneur général en conseil l'autorité d'imposer à une société d'État de faire approuver son mandat de négociation par le Conseil du Trésor avant d'entamer les négociations et de faire approuver les résultats qui en découlent avant de conclure une convention collective. De plus, un représentant du Conseil du Trésor serait autorisé à surveiller les négociations.

4. EXERCICE EN COURS (2012)

4.1 Contexte commercial actuel et climat de l'industrie des voyages

Suite à une importante remontée en 2010, le rétablissement du marché des voyages semble être freiné par un ralentissement de l'économie intérieure qui est apparu vers la fin de 2011, en grande partie en raison de facteurs externes, comme l'incertitude mondiale qui continue de régner sur le climat économique. De plus, les mesures d'austérité des gouvernements fédéraux et provinciaux devraient gagner du terrain (au moment du retrait des mesures de relance budgétaire), touchant considérablement la croissance au cours des prochaines années.

Au cours de la période de récession de 2008-2009, la confiance des consommateurs (telle que mesurée par l'indice mensuel du Conference Board du Canada) a chuté à 52 en décembre 2008. L'indice a su maintenir une tendance ascendante, atteignant 89 en février 2011, mais a chuté depuis à 76 en août 2012, en raison de la préoccupation des consommateurs concernant leurs revenus futurs et leurs perspectives d'emploi. L'indice du Conference Board du Canada du niveau de confiance des entreprises a subi une baisse lors du deuxième trimestre de 2012. Suite à une chute constante au cours des neuf premiers mois de 2011, l'indice du niveau de confiance des entreprises a connu une hausse au cours du dernier trimestre de 2011 et du premier trimestre de 2012, passant de 92,6 à 101,8, avant de commencer à décroître durant le deuxième trimestre.

Selon la Commission canadienne du tourisme, la demande internationale pour les voyages au Canada délaisse les principaux marchés de la zone euro en raison des taux de change désavantageux et de la croissance lente, et favorise les marchés en émergence ou en transition (principalement le Brésil, la Chine et l'Inde).

4.2 Concurrence avec d'autres modes de transport

L'information compilée par le guide officiel des lignes aériennes (Official Airline Guide) indique que la disponibilité de sièges des lignes aériennes intérieures faisant partie des transporteurs membres a augmenté de 2,5 % en 2012. Les transporteurs canadiens ont accéléré leurs plans d'expansion des lignes, dans le cadre d'une stratégie concurrentielle pour faire croître la part de marché du Corridor Québec-Windsor. L'obtention de nouveaux droits d'atterrissage à l'aéroport du centre-ville de Toronto en mai 2011 permet dorénavant à Air Canada (AC) d'exploiter 15 vols aller-retour quotidiens entre l'aéroport de Toronto et Montréal, en compétition directe avec le transporteur original, Porter Airlines, qui exploite 16 vols quotidiens additionnels. Porter a annoncé, en avril 2011, sa première expansion de service dans le Sud-Ouest de l'Ontario, offrant trois vols aller-retour quotidiens entre Toronto et Windsor, et donc un plus vaste choix de modes de transport aux voyageurs d'affaires de la région de Détroit/Windsor.

La fréquence des vols, les avantages d'un horaire facile à retenir (départs chaque heure) et les tarifs avantageux font des lignes aériennes d'importants concurrents sur les marchés des distances moyennes de Montréal – Toronto et Ottawa – Toronto. Les revenus en classe affaires ont été particulièrement touchés. Les voyageurs peuvent choisir près de 100 vols aller-retour par jour entre Montréal, Ottawa et Toronto, à partir de l'aéroport international Pearson et de l'aéroport centre-ville, desservant le marché torontois. Quant aux marchés des courtes distances, notamment Montréal-Québec et Montréal-Ottawa, les résultats financiers de VIA se sont améliorés par rapport à 2011. L'augmentation récente des sièges et les prix réduits par les transporteurs aériens intérieurs menacent directement les produits de bout en bout de VIA, et ces tactiques aériennes augmenteront considérablement le coût pour assurer et promouvoir la croissance future de la fréquentation.

Dans le Corridor, VIA entre en concurrence avec le secteur automobile, qui offre une durée de trajet de bout en bout comparable et un échéancier flexible. VIA continue à viser le marché des voyageurs automobiles en misant sur les avantages du transport ferroviaire tels que le Wi-Fi à bord, la détente et le temps de travail pendant les trajets, mais les temps de déplacement réduits et les fréquences plus élevées restent les avantages incontournables qui permettront d'encourager ces voyageurs à prendre le train.

4.3 Performance d'exploitation en 2012

Devant la pression du ralentissement de la demande intérieure, les produits se sont détériorés en 2012 par rapport à 2010 et 2011. Les produits voyageurs ont atteint 257,4 millions de dollars en 2012, représentant une baisse de 8 millions de dollars, ou 3 % comparativement à ceux générés en 2011. La baisse de la fréquentation des passagers, face à la concurrence sévère du marché aérien et à l'affaiblissement de la demande du secteur touristique, est la cause de la détérioration des

produits voyageurs. Le volume passager est passé de 4,13 millions en 2011 à 3,92 millions en 2012, représentant une baisse de 5 %, tandis que le rendement (produits par voyageur-mille) a baissé de 1,3 %. VIA a généré 19,5 millions de dollars de produits non voyageurs en 2012, dont la location des gares et les revenus de concessions, ainsi que les produits provenant de l'entretien et de la réparation du matériel roulant et des contrats de location.

Les charges d'exploitation 2012 ont atteint 556 millions de dollars. Ce montant constitue une augmentation de 12,3 millions de dollars par rapport à 2011 où les charges d'exploitation totales s'élevaient à 543,7 millions de dollars, soit une augmentation de 2,3 %. La hausse des charges d'exploitation est attribuable à une augmentation de 26,1 millions de dollars des coûts liés aux retraites (70,2 millions de dollars en 2012 par rapport à 44,1 millions de dollars en 2011). À l'exclusion des coûts liés aux retraites, les charges d'exploitation ont diminué de 13,8 millions de dollars (dont 3,3 millions de dollars d'économies suite aux modifications du service ferroviaire de 2012), reflétant des volumes de passagers plus bas malgré les augmentations salariales et l'inflation.

Corridor

Les produits générés par le Corridor Québec – Windsor étaient de 200,9 millions de dollars en 2012, une diminution de 2,1 % par rapport à 2011. Ce déclin est occasionné par la baisse d'achalandage (surtout les marchés de bout en bout de Montréal, Toronto et Windsor), compensée en partie par les prix supérieurs et les stratégies de tarification en temps réel. Les partenariats plus étroits avec le transport en commun local, y compris GO Transit et l'Agence Métropolitaine de Transport, génèrent plus de trafic de correspondance, et un meilleur réseau des télécommunications mobiles engendre une augmentation des produits issus des services Wi-Fi dans les trains.

En juin 2011, VIA a modifié les horaires de quelques-uns de ses trains desservant Montréal, Ottawa et Toronto afin de créer de nouvelles liaisons entre Montréal et Toronto via Ottawa. Dans un deuxième temps, en janvier 2012, une fréquence Montréal-Toronto a été redirigée vers Ottawa, créant une fréquence supplémentaire sur chacun des itinéraires Montréal-Ottawa et Ottawa-Toronto de VIA. La commodité des départs supplémentaires, de pair avec un plus grand choix parmi les trains directs (sans arrêt), devrait contribuer de manière positive à la croissance des produits de VIA. À la fin des investissements dans l'infrastructure entre Brockville et Toronto, VIA augmentera les fréquences entre ces gares. Ces changements sont décrits au paragraphe 5.1.1 du présent Plan d'entreprise.

VIA a débuté l'ajustement des horaires des trains du Sud-Ouest de l'Ontario en juillet 2012 et a terminé le processus en octobre, avec son horaire d'automne. Alors que les exigences de financement d'exploitation liées aux services du Sud-Ouest de l'Ontario ont diminué suite à la mise en place des changements, la perte de produits en 2012 relativement aux itinéraires sélectionnés est de 1,7 million de dollars

Transcontinentaux

Les produits voyageurs du Transcontinental de l'Ouest et du *Canadien* sont de 45,3 millions de dollars en 2012, représentant un déclin de 0,7 % par rapport aux produits générés en 2011. Les

produits voyageurs du Transcontinental de l'Est et de *l'Océan* sont de 14,3 millions de dollars en 2012, soit une baisse de 2,9 % par rapport à 2011.

Services régionaux et régions éloignées

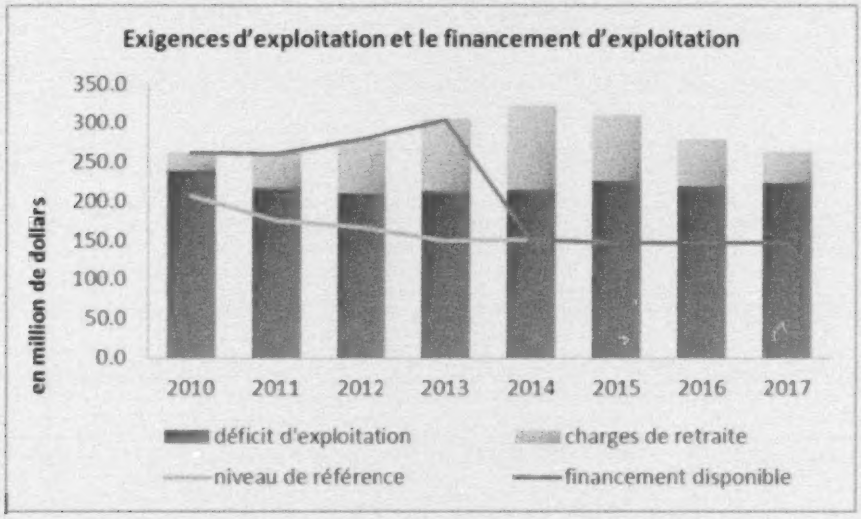
En 2012, les produits voyageurs provenant des services des trains régionaux et en régions éloignées de VIA étaient de 7,2 millions de dollars, représentant une baisse de 10,9 % par rapport à 2011, une conséquence de la nécessité de suspendre le service aux voyageurs sur l'île de Vancouver depuis avril 2011 et le long de la péninsule gaspésienne depuis avril 2012, en raison d'infrastructure ferroviaire dangereuse et en détérioration. Le taux de couverture des dépenses par les produits pour la majorité de ces services est inférieur à 21 % et le potentiel de croissance est limité par un déclin de la population de base.

4.4 Dépenses en immobilisations en 2012

VIA a dépensé 170,4 millions de dollars en immobilisations en 2012. Des 170,4 millions de dollars, 49,1 millions de dollars ont été dépensés pour des projets de matériel roulant, 70 millions de dollars pour des projets d'infrastructure, et 51,3 millions de dollars pour d'autres projets d'immobilisations. En raison des délais des projets d'immobilisations engagés, VIA propose de reprofiler 63,8 millions du financement d'immobilisations qui étaient prévus au budget 2012 à l'origine pour réaligner le financement d'immobilisations sur les dépenses des projets de 2013. Les projets d'immobilisations spécifiques sont étudiés en détail au paragraphe 6 du présent Plan d'entreprise.

5. APERÇU DU BUDGET D'EXPLOITATION 2013-2017

Au cours de la période couverte par le présent Plan d'entreprise, VIA prévoit d'accuser un déficit de financement de 582,1 millions de dollars, alors que les charges d'exploitation totales sont de 2,58 milliards de dollars. Il est prévu que les coûts liés aux retraites absorbent 107 millions de dollars du financement de 2014 avant de descendre à 41 millions de dollars en 2017.



Le graphique précédent illustre les exigences d'exploitation de VIA et le financement d'exploitation approuvé. Comme l'indique le tableau, VIA ne prévoit pas être en mesure d'exploiter ses services au niveau de référence de 146,8 millions de dollars.

5.1 Produits

VIA prévoit une augmentation de 14,1 % de ses produits d'exploitation totaux sur la période de planification, de 276,9 millions en 2012 à 315,8 millions en 2017. Cette hausse tient pour acquis le redressement des conditions actuelles du marché et le retour à une croissance stable d'ici 2015, ainsi que l'exécution des actions relatives aux tarifs décrits ci-haut. Les produits supplémentaires proviendront de l'instauration de nouvelles fréquences de trains en 2016 et des produits supplémentaires se concrétiseront au moment de la mise en ligne des investissements en TI.
Les prévisions de croissance mentionnées ci-dessus comprennent les initiatives destinées à bonifier les produits, générées par les investissements visant à améliorer la gestion des produits et les systèmes de réservation. L'accumulation des données de réservation de passagers dans le système de gestion des produits permettra de mettre au point les stratégies pour améliorer l'attribution des places assises à différentes catégories tarifaires, afin de stimuler et de fidéliser la clientèle. Les nouvelles offres tarifaires correspondant aux préférences de voyage peuvent facilement faire l'objet de promotions auprès des clients accédant au système de réservation VIA. Ces offres varient de bas tarifs d'escapade offerts dans les trains plus précaires à des tarifs de classe supérieure réservés aux trains à capacité restreinte et en forte demande. Les alliances stratégiques avec d'autres transporteurs permettent à la clientèle VIA, désirant faire des réservations de vol ou des correspondances de navettes, de planifier et réserver leur itinéraire entier en une seule transaction.

5.1.1 Nouvelles fréquences dans le Corridor

Dans des Plans d'entreprise antérieurs, VIA a exprimé sa conviction que la meilleure possibilité pour faire croître les produits reposait sur l'amélioration des services ferroviaires entre Montréal, Ottawa et Toronto.

Tout d'abord, en juin 2011 et ensuite, en janvier 2012, VIA a instauré une nouvelle stratégie d'exploitation qui devrait contribuer à la hausse des produits et à la baisse du déficit d'exploitation de l'entreprise. La stratégie augmente les fréquences et optimise les horaires actuels en transformant les trains Montréal-Ottawa et Ottawa-Toronto en trains directs, desservant le marché Montréal-Toronto, et en redirigeant une fréquence Montréal-Toronto vers Ottawa, ajoutant ainsi une nouvelle fréquence pour desservir ces marchés. Les trains voyageant directement entre Montréal et Toronto offrent dorénavant le service direct et semi-direct, écourtant la durée du voyage à environ 4 h 35 min par rapport aux horaires moyens qui dépassent 5 h.

En plus des changements ci-dessus, VIA a augmenté la fréquence du service entre Montréal et Québec, de 4 à 5 en semaine.

VIA estime que l'ajout de fréquences Québec – Montréal – Ottawa – Toronto, y compris des fréquences qui seront instaurées en 2016, génèrera des produits voyageurs d'environ 92 millions de dollars, représentant une contribution nette de 25 millions de dollars (produits nets des coûts

d'exploitation supplémentaires) au cours de la période de planification. Le budget d'exploitation inclus dans le présent Plan d'entreprise 2013-2017 prévoit des produits voyageurs de 1,39 milliard de dollars entre 2013 et 2017. Les prévisions de produits voyageurs du Plan d'entreprise 2013-2017 sont inférieures aux prévisions de produits voyageurs 2012-2016 et sont attribuables en partie à la croissance reportée des produits suite aux faibles résultats 2012 mentionnés ci-dessus, ainsi que la mise en service d'un moins grand nombre de nouvelles fréquences en 2013 et 2014. L'ajout du service de Québec devrait contribuer de façon positive.

5.1.2 Développements de terrain

VIA est propriétaire de parcelles de terrain inutilisées aux alentours de la gare d'Ottawa. Afin de maximiser les produits potentiels issus des biens qu'elle possède, VIA réfléchit à la possibilité de s'associer à des partenaires tiers avec lesquels elle développerait ces parcelles de terrain inutilisées en construisant des actifs immobiliers, par le biais du mécanisme du partenariat public-privé. Ces actifs immobiliers complèteraient la gare d'Ottawa et offriraient des commodités et services supplémentaires aux voyageurs et au grand public.

Le flux continu à long terme de produits ainsi générés permettrait à VIA de développer sa stratégie d'amélioration de l'expérience client tout en augmentant ses produits et en réduisant la demande en financement de la société.

5.1.3 Retranchement de propriétés

VIA tiendra compte des occasions qui se présentent à elle de se défaire de certaines propriétés, s'il s'avère être un meilleur choix économique de le faire. Un exemple possible serait la vente d'une gare à une partie tierce et la location subséquente de celle-ci par bail.

5.2 Charges

VIA a examiné activement les coûts afin de veiller à minimiser la hausse des charges d'exploitation Les mesures de limitation des coûts et de productivité définies dans le présent Plan d'entreprise, ainsi que celles qui ont été menées dans le cadre des Plans d'entreprise 2011-2015 et 2012-2016, reflètent l'objectif des mesures de limitation des coûts administratifs prévues dans les budgets 2011 et 2012 du gouvernement du Canada.

Par ailleurs, VIA procèdera à la mise en œuvre d'initiatives qui permettront de réduire les exigences de financement de 19,6 millions de dollars d'ici 2015.

Il convient de souligner que la hausse des charges d'exploitation de VIA au cours de la période du Plan est essentiellement attribuable aux nouvelles fréquences mises en place en décembre 2012, aux augmentations des frais négociés de l'AVT et des frais plus élevés du carburant.

5.2.1 Cotisations de retraite

Les cotisations de retraite de 387 millions de dollars entre 2013 et 2017 sont exigées afin de compenser le déficit de retraite d'ici cinq ans, tel que prévu par la *Loi sur les régimes de retraite* et le règlement du Bureau du surintendant des institutions financières (BSIF). Les cotisations de

retraite estimatives nécessaires sont calculées en fonction des taux des obligations à long terme canadiens et en fonction des rendements annuels sur les biens.

Le Bureau du surintendant des institutions financières du gouvernement fédéral effectue des vérifications régulières des régimes de retraite de VIA. De plus, VIA procède à une évaluation actuarielle annuelle afin d'évaluer les passifs au titre du régime de retraite et les exigences en matière de financement des régimes de retraite. Les résultats de la dernière évaluation actuarielle de VIA remontent à mars 2013 et ont signalé l'exigence d'augmenter les cotisations en 2013 et 2014, avant de les diminuer progressivement au cours des trois années suivantes. La diminution au fil des années de l'exigence relative au financement des régimes de retraite se fonde sur des données du budget de 2013 qui prévoyait une tendance à la hausse sur la performance à long terme des obligations, éliminant ainsi progressivement une portion du déficit de solvabilité.

5.2.2 Carburant

VIA fait l'achat d'instruments financiers afin d'atténuer son exposition à la hausse des prix du carburant. Les activités d'opération de change et de couverture du carburant de VIA ajoutent un degré de certitude aux prix à venir et ont réussi à retarder l'impact des prix ascendants du carburant dans le passé, tout en réduisant l'instabilité occasionnée par la fluctuation des prix à court terme. Le carburant représente toujours une portion importante des charges d'exploitation de VIA, soit une moyenne de 9 % des charges d'exploitation totales depuis les cinq dernières années. Les dépenses en carburant de VIA s'élevaient à 41 millions en 2012, soit 7,3 % des charges d'exploitation totales. Environ 80 % des exigences en carburant de VIA étaient couvertes en 2012. De plus, les locomotives plus efficaces construites par le programme F-40 et améliorées par le déploiement de l'équipement optimisé ont permis à VIA de diminuer sa consommation de carburant de 29,8 millions de litres en 2008 à 22,9 millions de litres en 2012, et de prévoir une consommation de 21,5 millions de litres en 2013.

5.2.3 Frais au titre de l'Accord de service des trains

Les modifications apportées à l'Accord de service des trains comportent une portion importante des frais d'exploitation de VIA. VIA a conclu avec CM un Accord de service des trains sur 10 ans en 2009 qui prévoit une augmentation annuelle des taux liés à l'inflation au cours de la période 2009-2018.

5.3 Initiatives de productivité

Le budget d'exploitation 2013 de VIA expose des initiatives qui permettront de réduire les exigences de financement de l'entreprise de 181 millions de dollars entre 2013 et 2017. Les initiatives adoptées ont réduit les coûts d'exploitation de VIA par 2,2 millions de dollars en 2012.

5.3.1 Augmentation de la circulation et des produits

VIA entend tirer 34 millions de dollars de produits supplémentaires par le biais de l'amélioration de sa gestion des produits et de ses systèmes de réservation, en vue d'attirer de nouveaux clients

grâce à des prix et des horaires de train plus flexibles et raisonnables, tout en conservant les clients existants en leur offrant une expérience de voyage à valeur ajoutée.

VIA a présenté de nouvelles offres tarifaires Escapade et Classe supérieure et a retiré ou simplifié les conditions d'achat à l'avance afin d'encourager une croissance supplémentaire de la fréquentation. VIA prévoit que ces initiatives d'amélioration des produits se traduiront par un allègement de 7 millions de dollars du déficit d'exploitation en 2013.

5.3.2 Amélioration de la productivité et réduction des dépenses de rémunération

VIA compte économiser 102 millions de dollars au cours de la période en adoptant des initiatives liées aux effectifs réduits, à un absentéisme moins élevé et aux économies générées, entre autres, par le programme de gestion Lean de VIA. Le programme Lean est une philosophie de gestion, élaborée par Toyota, ayant pour objectif d'éliminer les pertes dans les procédés administratifs. Une perte se définit comme une activité quelconque qui n'a aucune valeur ajoutée aux yeux du client.

En 2012, VIA a introduit de nouvelles technologies pour automatiser certains procédés clients et fournisseurs et pour réduire les coûts. Par exemple, en juin 2012, VIA a commencé à introduire la billetterie électronique à certains endroits, éliminant la nécessité pour les employés d'émettre des billets imprimés et réduisant au minimum les files d'attente dans les stations.

5.3.3 Autres initiatives d'exploitation

VIA apportera des modifications à un certain nombre de pratiques d'exploitation durant la période de planification. Comme pour les plans antérieurs, VIA a ciblé des zones d'exploitation dont le rendement actuel diffère des « références » de l'industrie. En présence de tels écarts, on procède à l'élaboration d'objectifs d'amélioration et on demande aux directeurs d'identifier les initiatives qui serviront à accomplir ces objectifs. Parmi les initiatives qui ont été identifiées pour améliorer les pratiques d'exploitation, VIA a ciblé 20 millions de dollars d'économies potentielles : une plus grande efficacité en matière de matériel roulant et de maintenance, des coûts du carburant et d'accès moins élevés, des économies au niveau de la distribution et de la publicité, ainsi que d'autres frais durant la période de planification. Ces initiatives permettront de réduire les coûts en accroissant le rendement et la fiabilité des trains.

5.3.4 Avantages découlant des investissements en immobilisations : infrastructure

À la suite de l'investissement en immobilisations de 516 millions de dollars approuvée lors du budget de 2007 et du financement de 387 millions de dollars prévu par le plan d'action économique du budget de 2009, VIA sera en mesure d'introduire de nouvelles fréquences ferroviaires entre Montréal, Ottawa et Toronto. Ces nouvelles fréquences ferroviaires et l'impact sur leurs produits sont décrits en détail au paragraphe 5.1.1 du présent Plan et devraient améliorer le bénéfice net de VIA de 25 millions de dollars au cours de la période de planification, avec près de 1 million de dollars réalisés en 2013.

6. FINANCEMENT D'IMMOBILISATION ENTRE 2013 ET 2017

6.1 Budget d'immobilisation

Les budgets de 2007 et 2009 ont permis à VIA d'accéder à un financement d'immobilisation de 903 millions de dollars, ainsi qu'à 20 millions de dollars en nouveau financement d'entretien et de révision (MOS). Les 115,7 millions de dollars en financements d'immobilisations restants seront dépensés d'ici 2015. De plus, le budget 2012 a alloué à VIA 60 millions de dollars en financement d'immobilisations pour des besoins continus en immobilisation. Ces fonds permettront à VIA d'investir considérablement dans l'équipement, l'infrastructure ferroviaire, les gares et les systèmes informatiques. Ces investissements contribueront à la viabilité, à la durabilité et à la croissance de VIA.

Les besoins en immobilisations de VIA pour la période de planification 2013-2017 sont prévus à 443,4 millions de dollars. Les 407 millions de dollars prévus dans le budget de 2009 en vertu du plan d'action économique du Canada ont été dépensés avant l'échéance du 31 mars 2012. Avec les dépenses de 117,8 millions de dollars de financement d'immobilisation prévues en 2013, tout le financement d'immobilisation approuvé de VIA, incluant le reste du Fonds de renouvellement des actifs, aura été dépensé à la fin de l'exercice 2015.

VIA cherche à reporter 3,2 millions de dollars du financement d'immobilisation de l'EF 2011-2012 et 75,9 millions de dollars du financement d'immobilisation de l'EF 2012-2013 à l'EF 2013-2014 (42,9 millions de dollars), par le biais des estimations supplémentaires 2013-2014 (B), et l'EF 2014-2015 (36,2 millions de dollars), par le biais de la mise à jour annuelle des niveaux de référence 2014-2015, afin de terminer les projets d'immobilisations en cours. Ces fonds ont été initialement approuvés dans le cadre du programme d'immobilisations de 516 millions de dollars inclus dans le budget 2007 de VIA et dans le financement d'immobilisations supplémentaires de 60 millions de dollars, approuvé dans le budget 2012.

6.2 Matériel roulant

Dans le Programme d'investissements en immobilisations de 903 millions de dollars, 284,7 millions de dollars ont été alloués à des projets de remise à neuf du matériel roulant. Des cinq principaux projets de remise à neuf du matériel roulant présentés en détail ci-dessous, un total de 216 millions de dollars a été dépensé pour du travail achevé avant 2013, y compris la remise à neuf de notre parc de locomotives F-40. Au cours de la période de ce Plan, VIA prévoit de dépenser 68,7 millions de dollars dans des projets de matériel roulant. Chacun de ces projets est présenté en détail ci-dessous.

6.2.1 Remise à neuf des voitures LRC

Le financement total accordé initialement pour la remise à neuf des voitures LRC était de 120 millions de dollars. Les plus importants avantages de la remise à neuf de ces voitures sont la prolongation de 15 à 20 ans de leur durée de vie utile, la réduction des coûts liés à l'entretien courant et aux révisions majeures, l'augmentation de la fiabilité et du confort pour les voyageurs, les économies de carburant et les améliorations environnementales.

En avril 2009, le contrat de remise à neuf des 98 voitures LRC (Légères, Rapides, Confortables) a été accordé à Industrial Rail Services, de Moncton, au N.-B. Malgré le soutien technique, les échéances de livraison repoussées et d'autres formes d'assistance fournies par VIA, IRSI n'a pas été en mesure de se plier aux délais d'exécution. Les retards d'IRSI s'expliquent par des erreurs de conception accentuées par une mauvaise planification de la production, ce qui a entraîné la mise à pied d'environ la moitié des effectifs de l'entreprise en mars 2012. En avril 2012, le travail sur les voitures LRC a cessé complètement lorsqu'IRSI a été placée sous séquestre en raison de l'incapacité de l'entreprise à respecter ses obligations financières envers le gouvernement du Nouveau-Brunswick. La firme Ernst & Young a été désignée pour agir comme syndic et gérer les actifs d'IRSI.

À la suite de l'incapacité d'IRSI de respecter ses obligations contractuelles, les mesures suivantes ont été prises pour terminer le projet :

- Le tribunal du Nouveau-Brunswick a approuvé la nomination de CAD Industries Ferroviaires ltée pour compléter les 10 voitures inachevées, à Moncton.

- VIA a élaboré une portée de travail intérimaire concernant les voitures LRC de la classe affaires et a déterminé des tâches pour effectuer la remise à neuf, incluant le système mécanique, des 26 voitures à ses installations d'entretien de Montréal.

VIA a aussi préparé une portée de travail révisée pour la remise à neuf des 52 voitures LRC et pense ajouter ces voitures au plan de production en cours d'élaboration par CAD Industries Ferroviaires ltée. Conformément à la révision de la portée de travail, VIA a ajusté le financement d'immobilisations original prévu pour la remise à neuf des voitures LRC à la baisse, à 106,5 millions de dollars, soit une diminution de 13,5 millions de dollars. Les 13,5 millions de dollars ont été utilisés pour financer d'autres projets relatifs au matériel roulant.

6.2.2 Modernisation des voitures Transcontinental en acier inoxydable (AES 1)

Un total de 87 voitures assignées au *Canadien* bénéficieront d'investissements dans le cadre du programme d'immobilisations de 903 millions de dollars. Les améliorations comprennent des remises en état des systèmes mécaniques ainsi qu'un nouvel aspect intérieur modernisé. 12 des voitures du *Canadien* (huit voitures-lits Chateau et quatre voitures-salons panoramiques Park) subissent une remise à neuf et seront dotées d'une configuration et d'un confort modernes et conformes aux attentes des voyageurs d'aujourd'hui. Les quatre voitures ParK seront également équipées de cabines accessibles aux fauteuils roulants et de systèmes de levage de fauteuils roulants intégrés. Ces travaux sont en cours de réalisation par Julien inc. dans la région de Québec. Les premières voitures seront prêtes pour la mise en service au printemps 2014. Il s'agira d'une voiture Parc et de deux voitures Manoir. Les 12 voitures devraient être prêtes avant la fin de 2014.

6.2.3 Voitures Renaissance – Améliorations liées à l'accessibilité et autres modifications

Dans le cadre du programme d'immobilisations de 903 millions de dollars, 8 millions de dollars sont consacrés à l'apport de modifications d'accessibilité et de sécurité, ainsi qu'à d'autres modifications aux voitures Renaissance.

Un bref sommaire des modifications relatives à l'accessibilité, conformément au Code de pratique de l'Office des transports du Canada en matière d'accessibilité des voitures de chemin de fer, est fourni ci-dessous :

- Trois voitures-lits ont été modifiées de façon à ce que chacune des rames de train assignées à l'*Océan* soit dotée d'une chambre à coucher accessible.

- Neuf voitures-coach, une pour chacun des trains Renaissance du Corridor et une par rame de l'*Océan*, offrent désormais une grande toilette accessible.

- Chaque voiture-coach (pour un total de 47 voitures) sera modifiée pour offrir un espace suffisant aux personnes voyageant avec un animal d'accompagnement.

- De plus, au moins deux accoudoirs mobiles supplémentaires seront installés du côté de l'allée des sièges doubles des 47 voitures. Ces accoudoirs mobiles du côté de l'allée permettent un accès plus facile aux sièges.

Ce travail avait été initialement alloué à IRSI, mais étant donné l'incapacité d'IRSI de respecter ses obligations contractuelles, VIA a transféré les modifications liées à l'accessibilité à ses installations d'entretien à Montréal. Depuis octobre 2012, toutes les voitures avec toilette accessible sont achevées. Toutes les voitures-lits équipées d'une cabine accessible sont achevées depuis août 2012. Ainsi, depuis octobre 2012, chaque rame de train Renaissance est dotée d'une voiture équipée d'une cabine accessible et chaque rame de train de nuit Renaissance est comprend une voiture-lit équipée d'une cabine accessible. Étant donné l'échec d'IRSI, VIA a décidé d'exécuter les travaux sur les 35 voitures restantes dans ses installations d'entretien de Montréal, en plus d'impartir certains composants du projet, de manière à terminer d'ici l'échéance prévue, en juin 2014.

6.2.4 Autorails

VIA possède six autorails, qui sont affectés aux liaisons Victoria – Courtenay et Sudbury – White River. VIA investit présentement 15,8 millions de dollars pour remettre à neuf son parc d'autorails. La remise à neuf avait été confiée à IRSI, à Moncton, au Nouveau-Brunswick. Deux voitures avaient été terminées, mais pas encore livrées à VIA au moment où IRSI a été placée sous séquestre. Le tribunal du Nouveau-Brunswick a approuvé la nomination d'un nouvel entrepreneur, qui sera responsable de reprendre la production des installations de Moncton et ainsi de terminer les quatre voitures restantes. L'ordonnance du tribunal permet également à VIA de reprendre possession des deux voitures en attente de livraison à Moncton. CAD a achevé deux des quatre voitures restantes. Les deux dernières devraient être prêtes au cours du quatrième trimestre 2013.

6.3 Infrastructure

Entre 2007 et 2017, 478,3 millions de dollars ont été alloués pour des projets d'infrastructure visant à rehausser la sécurité, améliorer la fiabilité, accroître la capacité et réduire efficacement la durée des trajets dans le corridor Québec – Windsor. Des projets d'amélioration des voies et de la

signalisation sont en cours d'exécution, de concert avec des améliorations de gare importantes pour la sous-division de Kingston avec le même objectif d'accroissement de la capacité. Les sections suivantes présentent les projets d'infrastructure plus en détail.

6.3.1 Montréal – Ottawa – Toronto

VIA est d'avis que sa viabilité à long terme repose sur l'amélioration et l'accroissement des services ferroviaires voyageurs dans le corridor Montréal-Ottawa-Toronto, qui compte pour environ la moitié des produits de VIA et qui présente le plus grand potentiel de croissance de marché. Dans le but de soutenir la croissance sur ce marché, VIA a fait d'importants investissements pour améliorer la capacité des voies et accroître le nombre de connexions ferroviaires entre Montréal, Ottawa et Toronto.

Un certain nombre de projets d'infrastructure entre Montréal, Ottawa et Toronto ont déjà été menés à bien. VIA a entamé la remise à neuf des rails de la subdivision Alexandria, entre Ottawa et Gatineau, en plus de l'acquisition et de la remise à neuf de la subdivision Smits Fall, entre Richmond et Smiths Falls. À la suite de cette acquisition, VIA est maintenant propriétaire de toute l'infrastructure sur laquelle voyagent ses trains entre Coteau, Ottawa et Smiths Falls.

De plus, les investissements dans les nouveaux systèmes d'avertissement automatique et de barrières aux passages à niveau, les clôtures de sécurité et le système de contrôle centralisé de la circulation, en plus de nouveaux rails et traverses, ont été installés de Coteau à Brockville, via Ottawa.

6.3.2 Ottawa – Brockville

Des 40,3 millions de dollars dépensés pour l'infrastructure entre Ottawa et Brockville, 2,4 millions de dollars peuvent encore être dépensés sur la période de ce plan pour l'installation de systèmes de contrôle centralisés de la circulation, des clôtures et d'autres voies d'évitement sur l'infrastructure entre Ottawa et Brockville. À la suite de ce projet, il n'y aura plus de territoire sans signalement sur toute la longueur des sous-divisions Brockville du CP et Smiths Falls de VIA. De plus, les trains pourront parcourir la voie principale du CP de Smiths Falls à une vitesse plus élevée.

À la suite des investissements en infrastructure entre Ottawa et Toronto, VIA sera en mesure de diminuer les temps de voyage et d'ajouter deux autres fréquences (quatre trains) sur ce trajet, la première étant déjà en place depuis décembre 2012 et des trains supplémentaires étant prévus en 2016.

6.3.3 Brockville – Toronto

En octobre 2009, VIA a conclu une entente avec le CN pour l'ajout de quatre segments de voie triple entre Brockville et Toronto. Ces investissements en infrastructure comprennent également des améliorations pour les gares, d'un montant de 55 millions de dollars, entre Brockville et Oshawa. Les améliorations de la gare de Belleville sont achevées et celles de la gare d'Oshawa sont presque terminées. Les améliorations des gares de Brockville et Cobourg sont en cours. Par conséquent, le montant total investi entre Brockville et Toronto s'élève à 373,1 millions de dollars.

La nécessité de décontaminer des parties des terres louées au CN, découvertes durant la construction de la passerelle et du quai central à Oshawa, a prolongé le calendrier de reconstruction de la voie d'accès à la gare d'Oshawa. À la suite de la mise en service de la passerelle et des quais au mois de septembre, le CN a finalisé les travaux de réalignement du troisième rail de guidage (gare). Suite à ces améliorations apportées à son infrastructure, VIA a introduit les fréquences supplémentaires décrites à la section 5.1.1 de ce Plan d'entreprise.

6.3.4 Toronto – London (voie principale Guelph-North)

Un montant de 28 millions de dollars est alloué à l'amélioration de la signalisation et de la sécurité de la voie nord du CN, dans le sud-ouest de l'Ontario (entre Toronto et London en passant par Kitchener). La sous-division Guelph est un territoire non signalisé; les mouvements des trains sont contrôlés par un système de régulation de l'occupation de la voie (ROV). La sécurité de l'exploitation sera améliorée grâce à l'installation d'un nouveau système de contrôle centralisé de la circulation (CCC) sur les portions de voies non signalisées. Les mises à niveau seront effectuées sur les systèmes de protection par avertissement des passages à niveau qui le nécessitent; la sécurité de la voie nord sera ainsi accrue. L'infrastructure est maintenant exploitée par Genesse & Wyoming (GWRR), qui a signé un contrat de location à long terme avec le CN.

6.3.5 Autres immobilisations

VIA prévoit 52,7 millions de dollars de dépenses en immobilisations pour combler ses besoins en immobilisations pour l'année 2013. Ces projets comprennent ce qui suit :

- Surveillance des roulements sur tout le matériel roulant
- Remplacement du système de câble chauffant
- Remplacement de traverses et remise à neuf de ballasts sur les infrastructures de VIA;
- Transfert du signal de commande de la circulation à Coteau / De Beaujeu;
- Réparation des voies et remplacement de traverses au centre de maintenance
- Améliorations de la signalisation;
- Fin de la remise à neuf du système d'eau potable
- Mise à niveau d'Oracle (comptes fournisseurs et système d'inventaire)
- Améliorations du système de réservations
- Remplacement du matériel de réseau obsolète
- Amélioration de la sécurité informatique
- Rénovation de la gare de Winnipeg
- Remise à neuf de l'équipement de manutention des bagages
- Implémentation du système télémétrique, pour mesurer le rendement des systèmes ferroviaires;
- Entretien du système Wi-Fi.

7. DÉFIS

Cette section présente les enjeux et les risques auxquels face la Société durant la période visée par le Plan, et décrit les stratégies de la Société visant à atténuer ces risques.

7.1 Cotisations aux régimes de retraite

Au début de 2010, VIA a apporté des changements à ses pratiques de régime de retraite syndiquées et de gestion, qui ont diminué le déficit de solvabilité de 200 millions de dollars en 2012 et les frais administratifs de 4 millions de dollars par an. Malgré ces changements, les contributions de VIA au régime de retraite seront toujours nécessaires, sous réserve des conditions du marché financier. VIA prévoit une augmentation des cotisations annuelles de retraite à 107 millions de dollars en 2014, suivie d'un déclin pour atteindre 41 millions de dollars en 2017. Le déficit en financement accumulé du régime des retraites de VIA au cours de la période de planification est de 295 millions de dollars.

Le niveau de réserves requis dans le cadre du régime pour satisfaire les versements projetés est déterminé par les vérifications menées par le Bureau du surintendant des institutions financières. VIA doit se conformer aux résultats des vérifications.

VIA continue d'examiner des modifications possibles à la structure des deux régimes de retraite et introduit des changements aux pratiques du régime afin de réduire les paiements actuels au titre des services, estimés à 22 millions de dollars en 2013. VIA a informé les employés syndiqués et non syndiqués que la part des cotisations de retraite de l'employé augmentera progressivement à 50 pour cent à moyen terme conformément aux efforts du Gouvernement du Canada de passer à un taux de contribution 50/50 pour les services publics fédéraux qui ont été annoncés dans le cadre du budget de 2012.

7.2 Produits voyageurs

Les produits voyageurs devraient, selon les prévisions, atteindre 264,3 millions de dollars en 2013, soit une croissance de 2,6 % par rapport à 2012, et ensuite une augmentation annuelle de 1,5 % en 2014, de 2,8 % en 2015, et de 4,8 % en 2016, alors que de nouvelles fréquences sont introduites dans le Corridor. En 2017, les produits passagers atteindraient 295 millions de dollars, soit une augmentation de 14,6 % sur la période de planification.

Les industries aériennes et d'autocars font face à un affaiblissement des marchés des voyages d'affaires et autres en tentant d'améliorer les offres de produits et de services pour préserver leurs marchés. Faute d'un marché en expansion, la croissance dépend du détournement de la circulation des modes de transport concurrents, en réagissant rapidement aux offres des concurrents et en tirant profit des placements en matière de matériel roulant et d'infrastructure. L'arrivée des transporteurs à faible prix dans les marchés régionaux et la disponibilité de plus de véhicules économes en carburant ont permis de réduire le coût perçu de ces autres options de voyage. Par ailleurs, le rétablissement de la confiance des consommateurs et des entreprises s'est tassé, et le désendettement des ménages et du gouvernement réduit les frais alloués aux déplacements. VIA veillera à ce que les prix abordables soient plus facilement accessibles, particulièrement aux voyageurs des marchés des distances plus courtes où le voyage en voiture est le mode principal, et misera sur les dépenses publicitaires pour encourager les voyageurs automobiles de ces marchés à passer aux voyages ferroviaires. Alors que les conditions économiques font appel à une tarification tactique à court terme comme moyen de stimuler et de conserver les clients, la croissance de la part de marché à long terme dépend de la mise à profit efficace des investissements de VIA dans les gares et en matière de technologies dans les trains. VIA met en

œuvre des stratégies de marché qui soulignent les avantages du voyage par train, en se concentrant sur le meilleur usage du temps, l'accès au Wi-Fi, l'évitement de la congestion routière (et aéroportuaire) et l'accès en ligne à la billetterie et aux réservations au moyen de téléphones mobiles.

On s'attend à ce que le nouveau plan d'exploitation de Montréal – Ottawa – Toronto génère 92 millions de dollars sous la forme de nouveaux produits pendant la période visée par le Plan. Cette croissance des produits compte pour 7 % des prévisions de VIA en matière de revenus pour 2013-2017 et se rapporte directement à l'augmentation prévue de 18 % en terme de fréquences Montréal – Ottawa – Toronto, avec une fréquence introduite entre Ottawa et Toronto, et une seconde fréquence prévue pour 2016. En plus de l'aller-retour que VIA a introduit entre Ottawa et Toronto en décembre, VIA a également lancé un aller-retour entre Montréal et Toronto entre le vendredi et le dimanche. En plus des améliorations des fréquences Montréal – Ottawa – Toronto, VIA a également ajouté un aller-retour supplémentaire entre Montréal et Québec.

7.3 Le déficit d'exploitation dépasse les niveaux de référence gouvernementaux de 2013-2017

VIA s'attend à faire face à un déficit en financement d'exploitation pour la période du Plan. VIA s'affaire à mettre en œuvre plusieurs initiatives pour diminuer le déficit d'exploitation qui ont été établies dans le cadre du présent Plan d'entreprise et du Plan d'entreprise de 2011-2015. Cependant, même si VIA parvient à mettre en œuvre les initiatives en cours avec succès pour réduire ses exigences en matière d'exploitation, l'entreprise ne pourra pas exploiter ses activités en respectant les niveaux de référence d'exploitation révisés.

7.4 Projets de remise à neuf du matériel roulant ne peuvent être exécutés avec le financement disponible

Les travaux du projet de remise à neuf LRC, le projet de matériel roulant Renaissance et le projet de remise à neuf des autorails ont été interrompus en avril 2012 lorsque l'entrepreneur, IRSI, a été mis sous séquestre par la province du Nouveau-Brunswick. De plus, les travaux de modernisation des voitures Transcontinental en acier inoxydable (AES 1) ont été transférés à la société Julien inc. Conformément à la section 6.2, VIA prévoit d'atténuer les coûts supplémentaires provoqués par la faillite d'IRSI et les manquements d'Avalon en révisant l'étendue des travaux et les quantités de voitures LRC à remettre à neuf, ou en faisant appel à de nouveaux financements d'immobilisation si une telle demande était approuvée. 80 millions de dollars seraient nécessaires pour achever la remise à neuf de toutes les voitures du parc LRC. À la suite des retards de projets, les avantages escomptés du déploiement des voitures remises à neuf et modernisées seront reportés. Des mesures supplémentaires en train d'être identifiées afin de limiter les coûts, comme des cycles optimisés dans le Corridor ou l'introduction de nouvelles mesures d'efficacité dans les gares.

7.5 Déficit en financement d'immobilisation 2014-2017

VIA a besoin de financement d'immobilisations continu afin de conserver ses immobilisations en bon état grâce à un entretien régulier et au remplacement du matériel, des voies et des autres infrastructures. Le financement d'immobilisations est l'un des éléments qui permet à VIA

d'atteindre ses objectifs tels que décrits dans le présent Plan, y compris les objectifs et plans en matière de santé, de sécurité, d'environnement et d'exploitation de base.

7.6 Fluctuations du prix du carburant

Le carburant est un élément de coût important chez VIA. VIA a mis en œuvre plusieurs mesures afin de diminuer sa consommation de carburant, comme la remise à neuf de locomotives et la diminution du temps de fonctionnement au ralenti des moteurs. Par conséquent, la consommation de carburant des locomotives continue à diminuer (par 14 millions de litres depuis 2017 ou 24 % d'ici la fin 2012). VIA utilise des instruments financiers pour couvrir son exposition aux prix du carburant et aux risques liés aux devises étrangères, ce qui ajoute de la certitude quant au coût futur du carburant et a retardé l'impact des fluctuations de prix du carburant.

Pour 2012, VIA a couvert 83 % de ses besoins en carburant diesel, à un prix moyen couvert de 97,75 $ US par baril pour les positions de pétrole brut et de 2,97 $ US par gallon pour les positions de mazout léger. Compte tenu de la position de couverture actuelle, chaque variation de 5 dollars du baril de pétrole West Texas Intermediate se traduira, pour VIA, par une augmentation ou une diminution de 0,30 million de dollars, toutes autres choses étant égales par ailleurs, en 2013. VIA a couvert environ 50 % de son exposition au risque quant au prix des matières premières pour ses besoins en carburant pour 2014, et 10 % pour 2015.

Puisque les contrats utilisés pour couvrir le prix du carburant sont exprimés en dollars américains, VIA se protège également contre les risques liés aux monnaies étrangères. VIA a couvert 77 % de son exposition au risque quant aux dollars américains liés aux achats de carburant en 2013. Pour les 23 % non couverts restants, VIA estime qu'une variation de 5 % du taux de change entraînerait une augmentation ou une baisse des coûts du carburant de 0,3 million de dollars en 2013, toutes choses étant égales par ailleurs. Au moment de la rédaction, VIA a couvert environ 50 % de son exposition au risque quant aux devises étrangères liées aux achats de carburant en 2014.

7.7 Planification de la relève et rémunération

VIA a récemment conclu les négociations d'une convention collective de trois ans avec le personnel à bord (autre que les mécaniciens), fixe et d'atelier. Cette nouvelle convention collective comprend des augmentations salariales atténuées par la hausse de la contribution des employés au régime de retraite. De plus, VIA négocie actuellement l'introduction d'un nouveau régime de retraite pour les employés nouvellement embauchés.

VIA a mis en place un programme de planification de la relève afin de conserver ses employés expérimentés et pourvoir les postes critiques au fur et à mesure qu'ils deviennent libres. VIA a aussi récemment mis en place un programme de perfectionnement des mécaniciens de locomotive afin de répondre aux besoins en matière de relève, car les mécaniciens de locomotive sont les employés de VIA ayant le plus d'ancienneté et sont les plus difficiles à remplacer.

7.8 Infrastructure

7.8.1 Coûts et suffisance de l'accès aux voies

Le CN possède 70 % de l'infrastructure sur lesquelles les trains voyageurs VIA sont exploités, et bénéficie des avantages résultant des investissements en infrastructure effectués dans le Corridor. La nouvelle infrastructure a été intégrée aux programmes réguliers d'entretien de la voie du CN pour préserver les améliorations relatives à la fiabilité et a la ponctualité, et réduire l'impact de l'entretien des voies sur l'exploitation des trains voyageurs.

VIA et le CN ont convenu d'un cadre incitatif qui devrait maintenir des niveaux élevés de fiabilité et de ponctualité des trains et permettre à VIA d'introduire de nouvelles fréquences et de nouveaux horaires entre Montréal-Ottawa-Toronto, maintenant que les projets d'amélioration de l'infrastructure sont terminés. Ces nouvelles fréquences (décrites dans la section 5.1.1 ci-dessus) mettent en relief des horaires plus rapides et plus pratiques pour les trains entre Brockville et Toronto. Grâce à une meilleure consultation avec le CN, les horaires de train sont ajustés en prévision des programmes de travaux saisonniers. Ces mesures permettent d'éviter les retards de train systémiques qui provoquent l'insatisfaction de la clientèle et mènent à une croissance des frais de recouvrement du service (les coûts supplémentaires d'exploitation et de logement des clients associés aux retards).

De plus, l'OTC a rendu une décision favorable suite à la demande de VIA de refuser une plainte du CP selon laquelle l'ajout de trains de passagers nuirait à ses trains de marchandises à Smiths Falls. Cette décision, rendue le 17 mai 2013, impose au CP de permettre à VIA d'exploiter les trois allers-retours supplémentaires demandés sur l'infrastructure de CP, sans que VIA n'ait à effectuer d'investissement supplémentaire.

7.8.2 Abandon de service

La *Loi sur les transports du Canada* prévoit l'abandon automatique des sections de voies que le propriétaire de l'infrastructure ne considère plus comme économiquement viables. Ce mécanisme donne aux parties intéressées l'occasion d'acheter la voie ferroviaire en question avant l'abandon de service. Si aucun acheteur intéressé n'est trouvé, la société ferroviaire se réserve le droit d'interrompre le service sur la voie et de l'abandonner. De par le passé, lorsque ses exploitations ferroviaires étaient menacées par des abandons de service prévus, VIA était capable d'acquérir certaines sections de l'infrastructure afin de continuer à offrir ses services.

À l'heure actuelle, une section importante des voies sur laquelle fonctionne *Océan* traversant le Nouveau-Brunswick a changé de propriétaire plusieurs fois au cours des dernières années. Son propriétaire actuel, le CN, a désigné une de ces voies pour l'abandon de service en août 2012.

7.8.3 Condition de l'infrastructure des chemins de fer secondaires

L'infrastructure de certains chemins de fer secondaires n'est pas entretenue au même niveau que celle des chemins de fer de catégorie 1. Afin de garantir la sécurité des voyageurs, les vitesses sont souvent réduites lorsqu'il y a ordre de ralentir, ce qui engendre une plus faible ponctualité et fiabilité. Dans certains cas, VIA a dû interrompre le service complètement. Les mesures

d'atténuation dépendent des circonstances et conditions particulières, et s'arrêtent souvent à la modification des horaires. Il se peut, cependant, que celles-ci comprennent le raccourcissement de service, la mise en place d'un mode de transport alternatif ou l'annulation du service.

La majorité des services ferroviaires régionaux et en régions éloignées de VIA sont dépendants des chemins de fer secondaires pour l'accès aux voies, et la performance des trains n'a fait que se détériorer en raison de travaux d'entretien reportés et du manque d'investissement dans l'infrastructure. De ce fait, le service ferroviaire a été interrompu sur l'île de Vancouver et le long de la côte de la Gaspésie, en attendant la remise à neuf des structures des voies et des ponts en détérioration par les exploitants de chemins de fer de courte ligne qui possèdent l'infrastructure.

8. FACTEURS DE FINANCEMENT

8.1 Exploitation, retraite et immobilisations

Le dernier examen important du financement pluriannuel de VIA a eu lieu en 2007 lorsque les niveaux de financement de cinq ans ont été établis. VIA travaillera de concert avec Transports Canada et les organismes centraux pour répondre à ses besoins d'exploitation, de retraite et d'immobilisations.

9. APPROBATIONS PARTICULIÈRES DEMANDÉES

Le Conseil du Trésor a approuvé la recommandation du ministère du Transport d'approbation du Plan d'entreprise 2013-2017 de VIA, avec certaines conditions, et des budgets de financement et d'exploitation 2013, le 27 septembre 2013.

TABLEAUX FINANCIERS

VIA RAIL CANADA INC.

APERÇU DU PLAN D'ENTREPRISE 2013 – 2017

ÉTATS DU FINANCEMENT DE L'EXPLOITATION

EXERCICE FINANCIER VIA SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE

(MILLIONS DE DOLLARS)	RÉEL	RÉEL	PLAN					TOTAL	Variation (en %)
	2011	2012	2013	2014	2015*	2016	2017	2013-2017	2017 contre 2012
PRODUITS									
Total des produits	**282.8**	**276.9**	**283.4**	**287.9**	**295.9**	**309.5**	**315.8**	**1,492.6**	**14.1%**
DÉPENSES									
Total des charges d'exploitation	**499.6**	**485.8**	**495.4**	**502.0**	**520.8**	**527.1**	**538.1**	**2,583.4**	**10.8%**
Déficit d'exploitation avant les subventions publiques et les coûts liés aux régimes de retraite	**(216.8)**	**(208.9)**	**(212.0)**	**(214.1)**	**(224.9)**	**(217.6)**	**(222.3)**	**(1,090.8)**	**6.4%**
COÛTS LIÉS AUX RÉGIMES DE RETRAITE									
Coûts totaux des régimes de retraite	**44.1**	**70.2**	**92.0**	**107.0**	**86.0**	**61.0**	**41.0**	**387.0**	**-41.6%**
Déficit d'exploitation avant les subventions par le gouvernement du Canada	**(260.9)**	**(279.1)**	**(304.0)**	**(321.1)**	**(310.9)**	**(278.6)**	**(263.3)**	**(1,477.8)**	**-5.7%**
moins : Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	175.3	166.4	153.8	147.9	146.8	146.8	146.8	742.1	
moins : Transfert entre les immobilisations et l'exploitation	(8.3)	-	-	-	-	-	-	-	
moins : Financement d'exploitation public supplémentaire	98.0	113.0	150.2	3.5	-	-	-	153.7	
Surplus de financement d'exploitation / (Déficit)	**4.2**	**0.3**	**-**	**(169.7)**	**(164.1)**	**(131.8)**	**(116.5)**	**(582.1)**	

N.B. : Des écarts d'arrondissements sont possibles

*** Y compris toute période de paie supplémentaire**

VIA RAIL CANADA INC.
APERÇU DU PLAN D'ENTREPRISE 2013 – 2017
APERÇU – DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS TOTALES

EXERCICE FINANCIER VIA SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE

(MILLIONS DE DOLLARS)	RÉEL	RÉEL	PLAN					TOTAL	TOTAL
	2007-2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2013-2017	2007-2017
PRINCIPAUX PROGRAMMES D'IMMOBILISATIONS									
Projets de matériel roulant	166.9	49.1	27.3	32.5	8.9	-	-	68.8	284.7
Projets d'infrastructure	366.5	70.0	30.6	11.2	-	-	-	41.7	478.3
Autre programme d'immobilisations	143.6	51.3	59.8	86.0	67.1	60.0	60.0	332.9	527.8
Dépenses en immobilisations totales	**677.0**	**170.4**	**117.8**	**129.7**	**76.0**	**60.0**	**60.0**	**443.4**	**1,290.8**
moins : utilisation du Fonds de renouvellement des actifs (FRA)	(12.3)	(3.1)	(2.5)	(4.5)	(7.1)	-	-	(14.1)	(29.5)
Transfert du financement d'exploitation	(10.0)	(8.3)	-	-	-	-	-	-	(18.3)
Financement d'immobilisations exigé par le gouvernement	**654.7**	**159.0**	**115.2**	**125.2**	**68.9**	**60.0**	**60.0**	**429.3**	**1,243.0**
Financement d'immobilisations public total	**654.7**	**159.0**	**115.2**	**80.2**	**8.9**	**-**	**-**	**204.3**	**1,018.0**
Financement manquant / (Surplus)	**-**	**-**	**-**	**45.0**	**60.0**	**60.0**	**60.0**	**225.0**	**225.0**
Financement supplémentaire nécessaire	**-**	**-**	**-**	**45.0**	**60.0**	**60.0**	**60.0**	**225.0**	**225.0**

N.B. : Des écarts d'arrondissements sont possibles

VIA RAIL CANADA INC.

APERÇU DU PLAN D'ENTREPRISE 2013 – 2017

EXIGENCES ET SOURCES DE FINANCEMENT

EXERCICE FINANCIER VIA SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE

(MILLIONS DE DOLLARS)	RÉEL 2007-2011	RÉEL 2012	PLAN 2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL 2013-2017	TOTAL 2007-2017
FINANCEMENT PUBLIC DISPONIBLE									
Niveau de référence	1,008.9	169.0	169.0	169.0	169.0	169.0	169.0	845.0	2,022.9
Réduction du financement – Imposition du gouvernement relativement à l'efficacité	(5.5)	(2.6)	(2.6)	(2.6)	(2.6)	(2.6)	(2.6)	(13.1)	(21.2)
Réduction du financement – productivités VIA	-	-	(12.6)	(18.5)	(19.6)	(19.6)	(19.6)	(89.9)	(89.9)
Financement d'exploitation total	**1,003.5**	**166.4**	**153.8**	**147.9**	**146.8**	**146.8**	**146.8**	**742.1**	**1,911.9**
Financement de la remise en état – mesures de relance	20.0	-	-	-	-	-	-	-	20.0
Financement d'exploitation supplémentaire approuvé	173.0	113.0	150.2	3.5	-	-	-	153.7	439.7
Financement d'exploitation total – Plan d'entreprise 2012 (MJANR 2012-2013)	**1,196.5**	**279.4**	**304.0**	**151.4**	**146.8**	**146.8**	**146.8**	**895.8**	**2,371.6**
Financement d'immobilisations total – Plan d'entreprise 2012 (MJANR 2012-2013)	**654.7**	**222.8**	**123.3**	**17.2**	**-**	**-**	**-**	**140.5**	**1,018.0**
Financement public total disponible – Plan d'entreprise 2012 (MJANR 2012-2013)	**1,851.1**	**502.2**	**427.3**	**168.6**	**146.8**	**146.8**	**146.8**	**1,036.3**	**3,389.6**
EXIGENCES DE FINANCEMENT VIA									
Déficit d'exploitation	1,198.4	279.1	304.0	321.1	310.9	278.6	263.3	1,477.8	2,955.4
Utilisation réduite du Fonds de renouvellement des actifs (FRA)	(35.0)	-	-	-	-	-	-	-	(35.0)
Transfert des fonds d'exploitation au budget d'immobilisation	18.3	-	-	-	-	-	-	-	18.3
Total du financement d'exploitation requis	**1,181.8**	**279.1**	**304.0**	**321.1**	**310.9**	**278.6**	**263.3**	**1,477.8**	**2,938.7**
Dépenses en immobilisations	677.0	170.4	117.8	129.7	76.0	60.0	60.0	443.4	1,290.8
Utilisation réduite du Fonds de renouvellement des actifs (FRA) – immobilisations	(12.3)	(3.1)	(2.5)	(4.5)	(7.1)	-	-	(14.1)	(29.5)
Transfert des fonds d'exploitation au budget d'immobilisation	(10.0)	(8.3)	-	-	-	-	-	-	(18.3)
Financement d'immobilisations total nécessaire	**654.7**	**159.0**	**115.2**	**125.2**	**68.9**	**60.0**	**60.0**	**429.3**	**1,243.0**
Financement public VIA total nécessaire	**1,836.5**	**438.2**	**419.2**	**446.3**	**379.8**	**338.6**	**323.3**	**1,907.1**	**4,181.7**
DÉFICIT DE FINANCEMENT									
Surplus de financement d'exploitation / (Déficit)	14.7	0.3	-	(169.7)	(164.1)	(131.8)	(116.5)	(582.1)	(567.1)
Surplus de financement d'immobilisation / (Déficit)	-	63.8	8.1	(108.0)	(68.9)	(60.0)	(60.0)	(288.8)	(225.0)
Surplus de financement total / (Déficit)	**14.7**	**64.1**	**8.1**	**(277.7)**	**(233.0)**	**(191.8)**	**(176.5)**	**(870.9)**	**(792.1)**
FINANCEMENT SUPPLÉMENTAIRE DEMANDÉ									
Financement d'exploitation supplémentaire – déficit d'exploitation avant les coûts liés au régime de retraite	-	-	-	62.7	78.1	70.8	75.5	287.1	287.1
Financement d'exploitation supplémentaire – régime de retraite	-	-	-	107.0	86.0	61.0	41.0	295.0	295.0
Financement d'immobilisations supplémentaire (1)	-	-	-	45.0	60.0	60.0	60.0	225.0	225.0
Financement supplémentaire total demandé	**-**	**-**	**-**	**214.7**	**224.1**	**191.8**	**176.5**	**807.1**	**807.1**
REPORT DU FINANCEMENT D'IMMOBILISATION									
Nouveau report proposé pour le financement d'immobilisation	-	(63.8)	(8.1)	63.0	8.9	-	-	63.8	-
Report total demandé pour le financement d'immobilisation	**-**	**(63.8)**	**(8.1)**	**63.0**	**8.9**	**-**	**-**	**63.8**	**-**

N.B. : Des écarts d'arrondissements sont possibles

VIA RAIL CANADA INC.

APERÇU DU PLAN D'ENTREPRISE 2013 – 2017

EXIGENCES ET SOURCES DE FINANCEMENT

EXERCICE FINANCIER PUBLIC PRENANT FIN LE 31 MARS

(MILLIONS DE DOLLARS)	RÉEL 2008-2012	RÉEL 2012-2013	PLAN 2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018	TOTAL 2013-2018	TOTAL 2008-2018
FINANCEMENT PUBLIC DISPONIBLE									
Niveau de référence	1,020.9	169.0	169.0	169.0	169.0	169.0	169.0	845.0	2,035.0
Réduction du financement – Imposition du gouvernement relativement à l'efficacité	(7.6)	(2.6)	(2.6)	(2.6)	(2.6)	(2.6)	(2.6)	(13.1)	(23.3)
Réduction du financement – productivités VIA	-	(5.1)	(15.1)	(19.6)	(19.6)	(19.6)	(19.6)	(93.5)	(98.6)
Financement d'exploitation total	**1,013.3**	**161.3**	**151.3**	**146.8**	**146.8**	**146.8**	**146.8**	**738.4**	**1,913.1**
Financement de la remise en état – mesures de relance	20.0	-	-	-	-	-	-	-	20.0
Financement d'exploitation supplémentaire approuvé	173.0	113.0	153.7	-	-	-	-	153.7	439.7
Financement d'exploitation total – Plan d'entreprise 2012 (MJANR 2012-2013)	**1,206.3**	**274.3**	**305.0**	**146.8**	**146.8**	**146.8**	**146.8**	**892.1**	**2,372.8**
Financement d'immobilisations total – Plan d'entreprise 2012 (MJANR 2012-2013)	**704.7**	**221.6**	**91.5**	**0.1**	**-**	**-**	**-**	**91.6**	**1,018.0**
Financement public total disponible – Plan d'entreprise 2012 (MJANR 2012-2013)	**1,911.0**	**495.9**	**396.5**	**146.9**	**146.8**	**146.8**	**146.8**	**983.8**	**3,390.8**
EXIGENCES DE FINANCEMENT VIA									
Déficit d'exploitation	1,223.0	283.6	305.0	333.3	299.3	274.9	260.5	1,473.0	2,979.6
Utilisation réduite du Fonds de renouvellement des actifs (FRA) – exploitation	(34.9)	-	-	-	-	-	-	-	(34.9)
Transfert des fonds d'exploitation au budget d'immobilisation	18.3	(9.3)	-	9.3	-	-	-	9.3	18.3
Total du financement d'exploitation requis	**1,206.3**	**274.3**	**305.0**	**342.6**	**299.3**	**274.9**	**260.5**	**1,482.3**	**2,962.9**
Dépenses en immobilisations	732.1	139.6	136.8	110.1	67.1	60.0	60.0	434.0	1,305.8
Utilisation réduite du Fonds de renouvellement des actifs (FRA) – immobilisations	(12.3)	(3.2)	(2.4)	(4.5)	(7.1)	-	-	(14.0)	(29.5)
Transfert des fonds d'exploitation au budget d'immobilisation	(18.3)	9.3	-	(9.3)	-	-	-	(9.3)	(18.3)
Financement d'immobilisations total nécessaire	**701.5**	**145.7**	**134.4**	**96.3**	**60.0**	**60.0**	**60.0**	**410.7**	**1,258.0**
Financement public VIA total nécessaire	**1,907.9**	**420.0**	**439.4**	**438.9**	**359.3**	**334.9**	**320.5**	**1,893.0**	**4,220.9**
DÉFICIT DE FINANCEMENT									
Surplus de financement d'exploitation / (Déficit)	-	-	-	(195.9)	(152.5)	(128.1)	(113.7)	(590.2)	(590.2)
Surplus de financement d'immobilisation / (Déficit)	3.2	75.9	(42.9)	(96.2)	(60.0)	(60.0)	(60.0)	(319.1)	(240.0)
Surplus de financement total / (Déficit)	**3.2**	**75.9**	**(42.9)**	**(292.1)**	**(212.5)**	**(188.1)**	**(173.7)**	**(909.3)**	**(830.2)**
FINANCEMENT SUPPLÉMENTAIRE DEMANDÉ									
Financement d'exploitation supplémentaire – déficit d'exploitation avant les coûts liés au régime de retraite	-	-	-	88.7	72.8	72.1	72.8	306.4	306.4
Financement d'exploitation supplémentaire – régime de retraite	-	-	-	107.2	79.8	56.0	40.9	283.8	283.8
Financement d'immobilisations supplémentaire (1)	-	-	-	60.0	60.0	60.0	60.0	240.0	240.0
Financement supplémentaire total demandé	**-**	**-**	**-**	**255.9**	**212.5**	**188.1**	**173.7**	**830.2**	**830.2**
REPORT DU FINANCEMENT D'IMMOBILISATION									
Nouveau report proposé pour le financement d'immobilisations	(3.2)	(75.9)	42.9	36.2	-	-	-	79.1	-
Report total demandé pour le financement d'immobilisation	**(3.2)**	**(75.9)**	**42.9**	**36.2**	**-**	**-**	**-**	**79.1**	**-**

N.B. : Des écarts d'arrondissements sont possibles

VIA RAIL CANADA INC.
APERÇU DU PLAN D'ENTREPRISE 2013 – 2017
ÉTAT CONSOLIDÉ DES RÉSULTATS D'EXPLOITATION ET ÉTENDUS
(MILLIONS DE DOLLARS)

	RÉEL	RÉEL	PLAN				
Exercice financier se terminant le 31 décembre	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Produits							
Voyageurs	264.8	257.0	284.3	288.3	275.8	289.1	295.0
Autre	17.8	20.6	19.2	19.6	20.0	20.4	20.8
	282.6	**277.6**	**283.5**	**287.9**	**295.8**	**309.5**	**315.8**
Dépenses							
Rémunération et prestations	263.7	266.9	271.4	270.2	273.4	281.0	287.2
Exploitation des trains et carburant	126.5	123.9	121.5	123.1	128.8	134.1	136.9
Gares et propriétés	33.3	34.0	35.5	36.1	36.8	37.5	38.2
Impôts sur l'exploitation	6.9	9.6	10.5	10.7	10.9	11.1	11.3
Services professionnels	7.8	9.6	9.8	10.0	10.2	10.4	10.6
Amortissement et pertes sur dépréciations et cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles	49.7	71.9	71.8	79.8	85.8	87.0	83.7
Perte (gain) non matérialisé sur les intruments financiers dérivés	2.4	1.4	-	-	-	-	-
Perte (gain) matérialisé sur les instruments financiers dérivés	(6.3)	(1.6)	-	-	-	-	-
Autre	24.6	22.6	23.5	29.2	29.0	29.0	28.8
	585.8	**612.3**	**622.7**	**638.2**	**655.6**	**673.3**	**681.6**
Pertes d'exploitation avant le financement du Gouvernement du Canada et impôts sur les sociétés	**303.2**	**334.7**	**339.2**	**350.3**	**359.8**	**363.8**	**365.8**
Financement de l'exploitation par le gouvernement du Canada	260.9	279.1	304.0	151.4	146.8	146.8	146.8
Amortissement du financement en capital reporté	46.5	82.0	70.3	77.7	83.6	84.8	81.5
Bénéfices (pertes) avant impôts sur les sociétés	**4.2**	**26.4**	**35.1**	**(121.2)**	**(129.4)**	**(132.2)**	**(137.5)**
Charge (recouvrement) d'impôt sur les sociétés	(4.9)	-	-	-	-	-	-
Bénéfice (perte) net et résultat étendu de l'exercice	**20.2**	**21.5**	**35.1**	**(121.2)**	**(129.4)**	**(132.2)**	**(137.5)**
Montants à ne pas être classés par après sous les revenus nets :							
Gains actuariels (pertes) sur les plans d'avantages sociaux	(288.1)	(101.2)	-	-	-	-	-
Résultat global de l'exercice	**(288.1)**	**(101.2)**	-	-	-	-	-
Résultat global total de l'exercice	**(279.4)**	**(74.8)**	**35.1**	**(121.2)**	**(129.4)**	**(132.2)**	**(137.5)**
Rapprochement du bénéfice net (perte) pour l'exercice financier avec le financement par le gouvernement							
Résultat global total de l'exercice	**(279.4)**	**(74.8)**	**35.1**	**(121.2)**	**(129.4)**	**(132.2)**	**(137.5)**
Éléments ne requérant pas (ne fournissant pas) de financement d'exploitation :							
Amortissement et pertes sur la réduction de la valeur et la vente d'immobilisations	50.0	82.7	71.8	79.8	85.8	87.0	83.7
Avantages du personnel devant être financés au cours des années subséquentes	273.7	74.0	(37.6)	(51.6)	(29.5)	(3.4)	17.8
Perte nette (gain net) non réalisée sur les instruments financiers dérivés	2.4	1.4	-	-	-	-	-
Charges d'impôts sur les sociétés reportées	(1.4)	-	-	-	-	-	-
Ajustement pour les courus de rémunération	1.6	(0.7)	0.6	0.6	(7.8)	1.2	0.6
Changements de la juste valeur des investissements	(0.4)	(1.1)	-	-	-	-	-
Autre	-	0.5	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4
Surplus de financement d'exploitation (déficit) pour l'année	-	-	-	**(169.7)**	**(164.1)**	**(131.9)**	**(116.5)**

États financiers pro forma préparés conformément aux normes internationales de production des rapports financiers

VIA RAIL CANADA INC.
APERÇU DU PLAN D'ENTREPRISE 2013 – 2017
BILAN
(MILLIONS DE DOLLARS)

Exercice financier se terminant le 31 décembre	RÉEL 2011	RÉEL 2012	2013	2014	PLAN 2015	2016	2017
Actifs courants							
Trésorerie et équivalents de trésorerie	13.3	15.9	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
Comptes clients	10.7	6.8	8.1	8.2	8.5	8.9	9.0
Charges payées d'avance, avances sur contrat et autres créances	11.1	6.0	5.5	5.0	5.2	5.4	5.6
À recevoir du gouvernement du Canada	-	10.4	35.0	-	-	-	-
Instruments financiers dérivés	2.2	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8	0.8
Stocks	21.3	22.6	25.0	26.0	27.0	28.0	29.0
Fonds de renouvellement des actifs	24.0	13.2	4.5	7.1	-	-	-
Actifs incorporels	337.2	398.3	419.5	420.5	403.1	384.0	368.5
Fonds de renouvellement des actifs	9.9	2.5	7.1	-	-	-	-
Sous-total	**1,162.0**	**1,241.1**	**1,291.7**	**1,334.5**	**1,324.7**	**1,297.7**	**1,274.0**
ACTIFS TOTAUX	**1,244.6**	**1,316.8**	**1,373.6**	**1,384.6**	**1,369.2**	**1,343.8**	**1,321.4**
Passifs courants							
Comptes fournisseurs et charges à payer	103.8	103.0	29.7	59.0	130.3	202.7	278.9
Provisions	18.1	12.5	12.8	13.1	13.4	13.7	14.0
Financement public reporté	6.1	-	-	-	-	-	-
Instruments financiers dérivés	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2	1.2
Produits reportés	26.7	27.4	24.7	26.0	27.6	28.9	30.2
Sous-total	**155.9**	**144.1**	**68.4**	**99.3**	**172.5**	**246.5**	**324.3**
Passif à long terme							
Passif au titre des prestations à payer	314.4	388.3	441.1	494.9	550.4	608.0	666.8
Passif au titre des impôts sur les sociétés reporté	-	-	-	-	-	-	-
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	0.6	0.3	-	-	-	-	-
Autre	-	-	-	-	-	-	-
Sous-total	**315.0**	**388.6**	**441.1**	**494.9**	**550.4**	**608.0**	**666.8**
Financement en capital reporté	**1,143.8**	**1,229.0**	**1,273.9**	**1,321.4**	**1,306.7**	**1,281.9**	**1,260.4**
Capitaux propres (négatifs)							
Capital-actions	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3
Bénéfices non répartis (déficit)	(379.4)	(454.2)	(419.1)	(540.3)	(669.7)	(801.9)	(939.4)
Sous-total	**(370.1)**	**(444.9)**	**(409.8)**	**(531.0)**	**(660.4)**	**(792.6)**	**(930.1)**
PASSIF ET CAPITAUX PROPRES TOTAUX	**1,244.6**	**1,316.8**	**1,373.6**	**1,384.6**	**1,369.2**	**1,343.8**	**1,321.4**

États financiers pro forma préparés conformément aux normes internationales de production des rapports financiers

VIA RAIL CANADA INC.
APERÇU DU PLAN D'ENTREPRISE 2013 – 2017
ÉTAT DES CHANGEMENTS DES CAPITAUX PROPRES
(MILLIONS DE DOLLARS)

	RÉEL	RÉEL	PLAN				
Exercice financier se terminant le 31 décembre	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Capital-actions	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3
Bénéfices non répartis							
Bilan, début de l'exercice financier	66.3	(379.4)	(454.2)	(419.1)	(540.3)	(669.7)	(801.9)
Impact de l'adoption des normes révisées de comptabilité	(166.3)	-	-	-	-	-	-
Bilan retraité, début de l'exercice financier	(100.0)	(379.4)	(454.2)	(419.1)	(540.3)	(669.7)	(801.9)
Bénéfice (perte) net de l'exercice	8.7	26.4	35.1	(121.2)	(129.4)	(132.2)	(137.5)
Résultat global de l'exercice	(288.1)	(101.2)	-	-	-	-	-
Solde, fin de l'exercice financier	**(379.4)**	**(454.2)**	**(419.1)**	**(540.3)**	**(669.7)**	**(801.9)**	**(939.4)**